昭和40年代〜

懐かしの鉄道100選 II

文／写真　南　正時

新幹線
リニアモーターカー
特急（電車、気動車）
電気機関車
急行（気動車）
廃止されたローカル線
私鉄

ＥＦ57形

淡交社

南　正時 みなみまさとき

鉄道写真家·紀行作家。
昭和21年（1946）福井県武生市生まれ。アニメーション製作会社勤務後、昭和45年よりフリーの写真家として内外の鉄道取材を始め、現在までに鉄道、旅関係著書は50冊を超える。著作のほか新聞·雑誌連載、ラジオ·テレビなどで旅番組の出演、監修も多い。近著に『蒸気機関車100選』『欧州名列車の旅』『懐かしの鉄道100選 I 』（淡交社）、『オジさんの玉手箱』（桜桃書房）など。
旅行記者クラブ、旅行作家の会会員。

URL http://homepage2.nifty.com/masatoki/
E-mail: minami.masatoki@nifty.ne.jp

昭和40年代～

懐かしの鉄道100選 Ⅱ

文／写真 南正時

昭和40年代～
懐かしの鉄道
100選 Ⅱ
文／写真 南 正時
新幹線
リニアモーターカー
特急（電車、気動車）
電気機関車
急行（気動車）
廃止されたローカル線
私鉄
EF57 5
EF57形

淡交社

昭和40年代～

懐かしの鉄道100選 II

文／写真　南 正時

淡交社

昭和40年代～『懐かしの鉄道100選Ⅱ』目次

国鉄1 車両

国鉄2 廃止されたローカル線

私鉄

『懐かしの鉄道１００選Ⅰ』（平成13年11月28日発行）の掲載項目

国鉄1　車両

1 20系寝台客車(1)
2 20系寝台客車(2)
3 10系寝台客車
4 旧型客車
5 急行「ニセコ」
6 お召し列車
7 オリエント急行
8 寝台特急「あさかぜ」(1)
9 寝台特急「あさかぜ」(2)
10 寝台特急「さくら」
11 寝台特急「みずほ」
12 寝台特急「ゆうづる」
13 寝台特急「あけぼの」
14 カートレイン
15 ８６２０形
16 ９６００形(1)
17 ９６００形(2)
18 C11形
19 C55形
20 C57形(1)
21 C57形(2)
22 C58形
23 D51形(1)
24 D51形(2)
25 DD50形
26 DF50形
27 DD54形
28 モハ52形
29 モハ72系・クモハ73系
30 モハ80系
31 急行「立山」
32 急行「くずりゅう」
33 寝台特急「つるぎ」
34 寝台特急「瀬戸」
35 C50形
36 C62形
37 御殿場線
38 仙石線
39 急行「東海」
40 急行「まつしま」
41 急行「犬吠」
42 飯田線
43 急行「佐渡」
44 急行「アルプス」
45 急行「かいもん」
46 急行「ゆのくに」

国鉄2　駅・その他

47 奥羽本線・板谷峠
48 北見枝幸駅
49 雄武駅
50 恵比島駅
51 幸福駅
52 旧新橋駅（汐留駅）
53 信越本線・碓氷峠(1)
54 信越本線・碓氷峠(2)
55 山陰本線・保津峡
56 香春駅
57 大連駅
58 青函連絡船
59 宇高連絡船
60 国鉄職員
61 二条駅

私鉄

62 三菱石炭鉱業大夕張線
63 尾小屋鉄道
64 福井鉄道南越線
65 別府鉄道
66 一畑電鉄
67 南部縦貫鉄道
68 岩手開発鉄道
69 栗原電鉄
70 筑波鉄道
71 京成「スカイライナー」
72 京王電鉄
73 小田急ロマンスカー　３０００形
74 小田急ロマンスカー　３１００形
75 箱根登山鉄道
76 伊豆急行　１００系
77 富士急行(1)
78 富士急行(2)
79 豊橋鉄道
80 名鉄　５１０形
81 名鉄　８５０形
82 名鉄　３４００形
83 名鉄瀬戸線
84 名鉄美濃町線
85 名古屋市電
86 京都市電
87 京福（叡山）電鉄
88 加悦鉄道
89 水間鉄道
90 南海電鉄ズームカー
91 有田鉄道
92 能勢電鉄
93 下津井電鉄
94 高松琴平電鉄
95 西鉄宮地岳線
96 熊本電鉄
97 京成電鉄
98 名鉄犬山橋
99 名鉄八百津線
100 貝島炭鉱専用線

●写真・資料提供
（I、II巻共通・順不同）

青森恒憲
関田克孝
山田哲男
旧国鉄広報部

●参考文献

鉄道ジャーナル社発行の書籍
『レールマガジン』各誌
『鉄道ピクトリアル』各誌

●取材協力

旧国鉄
JR北海道
JR東日本
JR東海
JR西日本
JR四国
JR九州
月刊『とれいん』
鉄道ジャーナル社

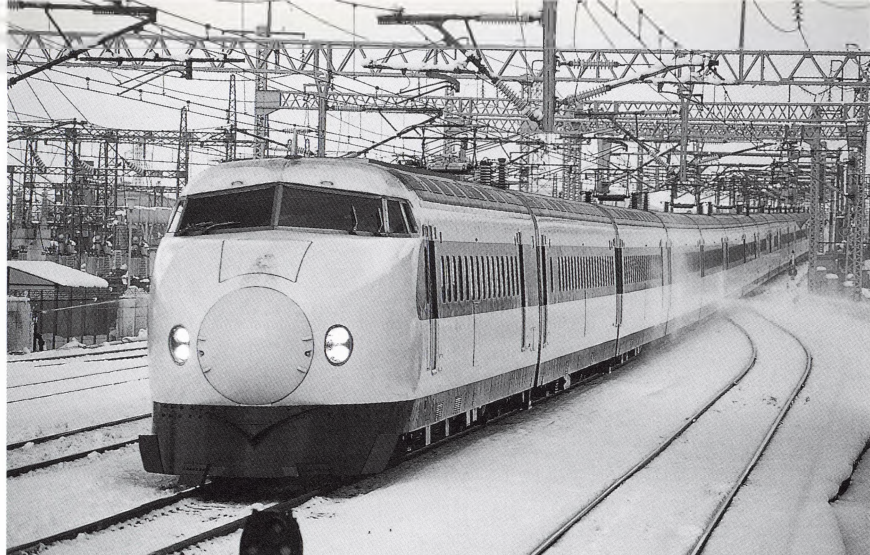
国鉄1 車両

トンネルに独特のシルエットを残す0系。(昭和54年、米原ー岐阜羽島間で撮影)

東海道新幹線 0系(1)
(昭和51年～平成4年撮影)

東京駅を発車する0系のフル編成
の勇姿。　　　　　(昭和59年撮影)

残照を浴びて関ヶ原を快走する
「ひかり」。　　　(昭和51年撮影)

雪の米原駅を通過する下り「ひかり」。（昭和54年撮影）

昭和30年代の夢を実現させた流線形

日本には世界に誇れる数多くのものがある。歴史に培われた町、建築、富士山などなど……。その日本の自慢のひとつに新幹線がある。特に近代日本の歴史において新幹線の誕生は特筆すべきものがあり、私は最も日本が世界に自慢してもいい「文化」だと思っている。

東海道新幹線は昭和39年（1964）10月1日、東京オリンピックの開催に合わせて開業した世界初の超高速鉄道である。最高時速200kmで、東京—新大阪間を4時間で結び、それまでの在来線特急による所要時間を一気に2時間も短縮した。通常、同一区間の所要時間は秒単位、分単位で短縮を図るもので、数時間単位での時間短縮はおそらく例がなく、世界に日本の高速鉄道技術を知らしめたものであった。

開業当時12両編成で東海道新幹線を駆け抜けた世界初の超高速電車0系は、「夢の超特急」といわれ、日本の高度経済成長の大きな礎となった。

「夢の超特急」……。なんという夢とロマンを感じさせてくれた言葉であろうか。この言葉にどことなくノスタルジックな思いを感じたのは私ひとりではあるまい。

0系はまさに「夢の超特急」の夢溢れるデザインによって、開業以来、今日まで走りつづけているが、その独特の丸みを帯びた流線形は、よく見ると同時期に誕生した、戦後初の本格的国産旅客機YS—11の先頭部分の流線形デザインに共通していることがわかる。昭和30年代の懐かしい流線形スタイルは、日本人が世界に誇る「夢」を実現した流線形でもあったのだ。

だが、100系、300系と次々に新型電車が登場してくると、0系の活躍の場は

東海道新幹線 0系(1)

(昭和51年〜平成4年撮影)

［写真上］東京第一運転所にずらり勢揃いした頃の0系の勇姿。
(昭和58年撮影)

［写真下］やがて100系が加わり、300系が投入され、0系はその間に小さくなってたたずむばかり。
(平成4年撮影)

次第に狭くなり、平成12年（２０００）には東海道新幹線からすべてその姿を消してゆき、平成13年現在では、山陽新幹線区間に残るのみとなった。それもかつての16両フル編成の勇姿は見られず、短編成に残るだけとなり、それすら余命いくばくもないと聞く。時代の流れとはいえ寂しいものがある。

時を同じくして、平成13年にはＹＳ―11も東京羽田に残る唯一の定期便、東京―大島航路から引退し、空からも昭和30年代の勇姿が消えていった。

ここで残念なことがある。ＪＲでは、このような戦後日本経済の礎を築き、日本の鉄道技術を世界に知らしめた０系の保存には冷ややかで、現在、東海道新幹線には保存車両は1両もない。

ところが、鉄道発祥の国イギリスでは、この超高速鉄道のパイオニア０系を、ヨークにある国立鉄道博物館で保存することになったのだ。０系が果たした鉄道への貢献度というものを評価したのが、我が国ではなくイギリスだったということは、鉄道文化の差を見せつけられたと同時に、日本は鉄道先進国という立場にありながら、鉄道文化に関しては「後進国」ということを痛感した次第。

なぜならば鉄道先進国のほとんどが保有する「国立鉄道博物館」というものが、日本には皆無であるからだ。

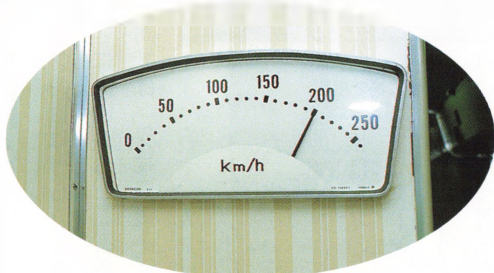
珍しい新幹線のヘッドマーク。これは「新幹線開業15周年記念号」として運転されたもの。(昭和54年10月７日撮影)

かつて２等車、現普通車の転換座席も
今思えば簡易機能の懐かしい座席だ。

食堂車。通路を遮断した落ち着いた雰囲気のダイニング
カーで、一流ホテルが競うメニューも豊富だった。

東海道新幹線 0系（2）

（昭和54年～58年撮影）

ビュッフェに備え付けの呼び出し電話と時計も、
どことなくレトロな雰囲気だった。

0系の必須アイテムだった速度計。針が時速
210kmを指すときの興奮がよみがえる。

我が娘が２歳のときの新幹線の旅。20年後、その娘は東海道新幹線の女性車掌としてデビュー。公私ともに隔世の感がする新幹線の昨今である。

（取材協力・国鉄新幹線総局、ＪＲ東海）

ビール片手に眺めたアナログ速度計

世界に誇る新幹線の安全システム。開業以来無事故という輝かしい歴史は、
鉄道本来の使命を受け継いでいる。　　　　　（昭和58年、国鉄浜松工場で撮影）

かつてレールファンの目は専ら消えゆくＳＬや旧型国電などに向けられ、新幹線はそれらのファンの間では「異端児扱い」されて、人気はまったくなかった。実をいうと私も、すべて０系ばかりの「ワンパターン」新幹線はどうもいま一つ興味が湧かなかった。そのような新幹線を見る目が突然変化したのは、昭和50年（１９７５）のことだった。

当時、鉄道趣味の世界ではＳＬブームの終焉と「ブルートレイン」ブームが全盛を極めていた。そのようなさなか、私は初めて渡欧して、ヨーロッパの近代車両やＴＥＥといわれる豪華国際列車の取材をした。ヨーロッパ各国ご自慢の列車に初めて直に接してきて、帰国後に改めて新幹線を取材すると、その優れた鉄道システム、車両技術を再評価するようになった。これはもう趣味の目線ではなく、客観的に新幹線を見る目を持つようになれたのである。「島国根性」で限られた日本の鉄道だけを見て、大局的に鉄道を見る目を持たずに執筆活動をしていた、それまでの自分が恥ずかしかった。以来、私は新幹線を再評価して、取材対象も高速列車にターゲットを移していったのである。

国鉄からＪＲへと分割民営の道を歩みはじめたとき、新幹線は０系からフルモデルチェンジの１００系電車に代わりつつあった。以後、３００系、５００系、７００系と次々に新型電車が登場したが、今思うと０系から１

東海道新幹線 0系（2）

（昭和54年〜58年撮影）

新幹線にもいろいろなイベント電車が運行された時代があった。山陽新幹線内では走る映画館が登場。

００系へ移行した時代が懐かしい。

０系の食堂車、ビュッフェ、転換座席、アナログ速度計など、何かほのぼのとした温かみのある車内が妙に懐かしいのである。ただ速いだけの近年の無味乾燥な車内と比べても、これは単なる郷愁ばかりではない。

０系で私が最も好きだったスペースは、ビュッフェだった。カウンターでビールを片手に、車窓風景とアナログ速度計の針を交互に見ながらのひとときは、新幹線ならではの旅だった。

食堂車も良かった。私は特に東京に戻るときの、上り列車の食堂車をよく利用した。ビールにチーズ、そしてポタージュスープから始まる定食コースは、ちょっぴりリッチな新幹線の旅だった。食堂車では一流ホテルが腕を競っていた。ボリュームあるステーキも実に美味かった。

速い大量輸送の利便性が追及される近年の新幹線だが、私が当初ヨーロッパの列車と比べて新幹線を評価したのは、これらの「ゆとり」のサービスだった。

０系が東海道新幹線に亡き今、７００系、５００系の超スピードは、もはや欧州の列車と比べても、すべてが同等のレベルになっているように思える。だが、新幹線が世界に誇る素晴らしい鉄道であることを私は誇りに思っている。

東京駅で0系と顔を合わせた光景も、
今となっては懐かしい。(平成元年撮影)

デビュー当時の2階建て車両のシンボルマーク。(平成元年、博多運転所で撮影)

近代的豪華列車の先鞭をつけた名車

100系誕生前、次期新幹線のイメージ・モックアップ車が公開された。（昭和59年、国鉄浜松工場で撮影）

国鉄分割民営化直前に、国鉄最後の新製車両が次々と登場した。その費用は当然、倒産目前の国鉄が負担するものだった。このJR移行を前にした「駆け込み」的ドサクサにまぎれて誕生したのが、国鉄最後の名車１００系新幹線電車である。

１００系は昭和60年（１９８５）に製造され、東海道・山陽新幹線の「ひかり」として走りはじめた。１００系の最大の特徴は、中間車に新幹線初の2階建て車両を採用したことで、この2階建て車両にはグリーン車のほか、うれしいことに食堂車が備えられていた。

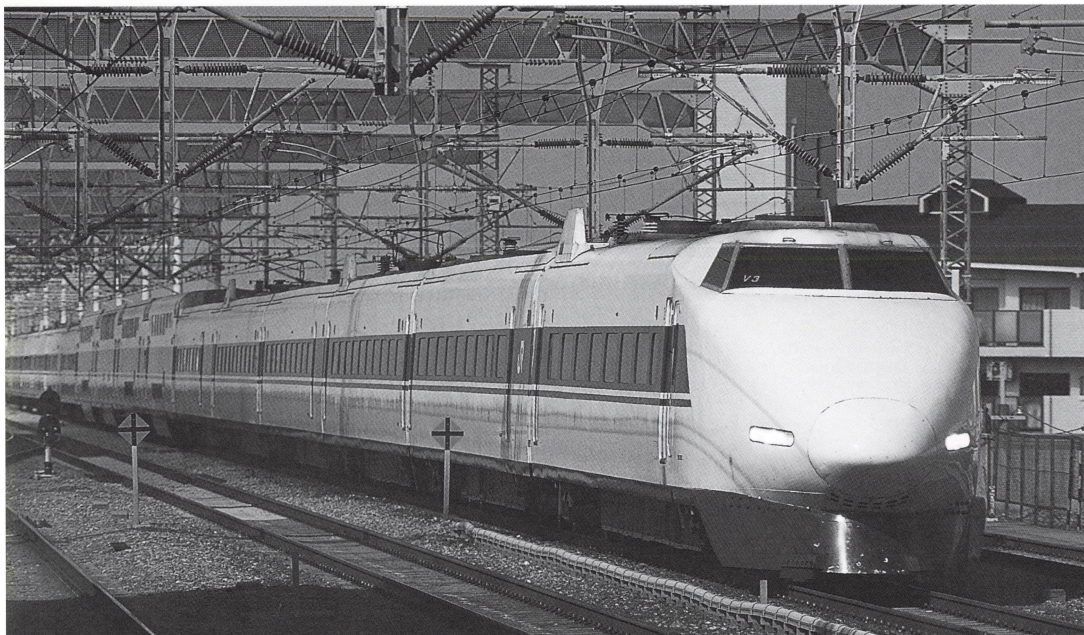
華やいだ雰囲気の車内。世界に誇る日本の新幹線の名車だった。（平成元年撮影）

このニュー新幹線の誕生は、分割民営化の不安のなかにあった国鉄新幹線総局の唯一の明るい話題で、この新型電車の登場に新幹線の未来を託していた。ちょうどこの頃、ヨーロッパではTGVが世界一の速度記録を出し、ドイツのICEの試験走行が本格化したこともあり、１００系にかける期待も大きいものがあった。

私も１００系登場のときは、報道公開、報道試乗会などで乗車する機会が多かったが、その頃頻繁に訪れていたヨーロッパ各国の高速列車と、その都度比較することになった。

結論からいえば、私はこの１００系が当時の世界一の高速列車では世界一の設備を備

東海道・山陽新幹線　100系（1）

（昭和59年～平成４年撮影）

平成４年に登場した「グランドひかり」。私個人の気持ちとしては、
100系は戦後電車の名車だと思っている。　　　　（平成４年撮影）

えた優秀な列車であることを、自信を持っていえた。

16両編成は鉄道の大量輸送のコンセプトに適うものだし、何よりもゆったりした車内空間に感心した。普通車の横5席は今も賛否両論があるが、座席の前後スペースはゆったりしていて、グリーン車からの展望風景は今までにない眺望を提供してくれた。特に2階建ての特徴を最大のウリにしたのが食堂車だった。まるで高級レストランのような雰囲気は、その展望の良さも相まって、リッチな気分で食事を楽しめた。

新幹線に乗る機会が多い私もできる限り１００系を選び、座席に座るのももどかしく、食堂車を頻繁に利用した。

１００系は、日本の近代的豪華列車の先鞭をつけた列車であった。その１００系も性能がよりアップされた後継車の登場によって活躍の場は次第に狭くなり、やがて近い将来、東海道新幹線から姿を消すと思われる。

まだ近過去の新型電車のつもりでいたのだが……。時代の流れは早い。

2階建て4両を備えた
「グランドひかり」は
平成4年に登場。

関ヶ原を颯爽と走る新製車
の頃の100系。
（昭和60年、岐阜羽島
一米原間で撮影）

東海道・山陽新幹線　100系（2）

（昭和60年〜平成11年撮影）

「グランドひかり」の食堂車はひときわリッチなムードだった。　（平成4年撮影）

「走る展望レストラン」と呼ぶにふさわしい食堂車だった。

優雅な2階建てレストランの旅

私は汽車の車窓から眺める風景が大好きである。「列車に乗ると間がもたない」という人もいるが、私は退屈せずに鉄道の旅を楽しんでいる。ところが最近になって、車窓の旅が少しばかりつまらないものになってきている。

それは、日本の鉄道の旅から食堂車が次々と廃止されてゆく傾向にあるからである。食堂車でビールでも飲みながら眺める車窓風景は、また格別であった。

特に新幹線の食堂車は0系の時代から私のひいきであった。時速200kmで走る食堂車からの眺めは私を童心に戻し、心のなかではしゃぎ廻っていたものだった。

昭和60年（1998）に登場した100系の食堂車は、私には「究極」の食堂車だった。2階建てのレストランカーからの眺めは、それはたまらないもので、数々の料理の味もひときわ美味く感じられた。

列車に乗る機会が多い恵まれた環境にある私は、新幹線はもとより食堂車の連結された列車では、必ず食堂車を利用する。ましてや100系に乗ったときなどは、あの眺望を楽しみながらビールグラスを傾け、お気に入りのメニューを味わう。

ある日のメニューといえば、まずビールと

100系の営業初日には、作家の宮脇俊三さんと取材をした。

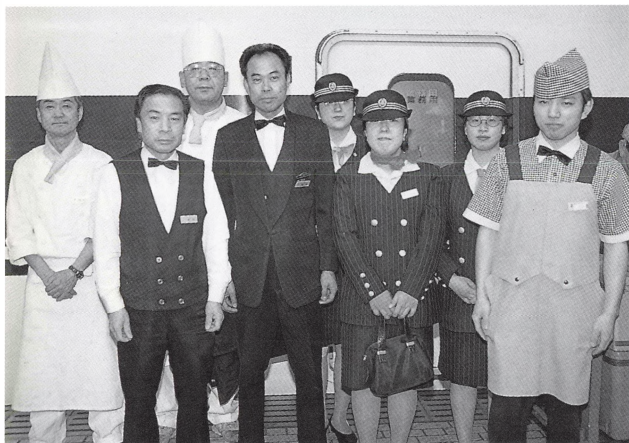
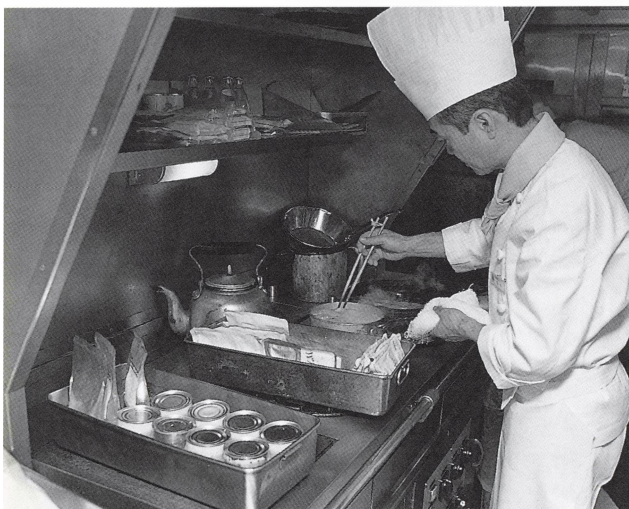
東海道・山陽新幹線　100系（2）

（昭和60年～平成11年撮影）

これが列車の車内とは思えないほど、しっかりした食堂車だった。

スモークサーモン（盛り合わせチーズのときもある）の前菜、メインディッシュはビーフシチューだったり、ステーキだったりする。食後はウイスキーの水割りを1杯。それからアフターコーヒーを楽しむ。これでちょうど東京―名古屋間の所要時間と同程度の食事時間である。コーヒー1杯で座席代わりに使うことなど絶対にしなかった。

楽しい食堂車の旅も、平成12年（2000）、ついに新幹線から食堂車が廃止されてしまった。それから、私の汽車旅も少しばかり味気ないものになった。世界に誇る700系「のぞみ」に、ぜひダイニングカーは欲しい。

高速化に伴い、近頃切実に「ゆとり」の旅の重さを感じる次第である。

100系食堂車廃止直前、「惜別の食堂車」の取材で最後の旅をした。そのときの食堂車のクルー。（平成11年、博多駅で撮影）

2階建ての階下の厨房室。ここでしっかりした料理が作られた。

残雪の上越路を走る181系「とき」。バックのスキー場周辺には、今やリゾートマンションが乱立している。
（昭和51年、岩原スキー前ー越後中里間で撮影）

特急「とき」 181系
(昭和49年～55年撮影)

西日暮里付近を走る181系「とき」。（昭和55年撮影）

「こだま」形最後の力走

上越新幹線開業以前からの特急電車で、かつて新潟県に生息し、今は絶滅の危機に瀕している国際保護鳥「朱鷺」に由来する、新潟地方を代表する特急だった。

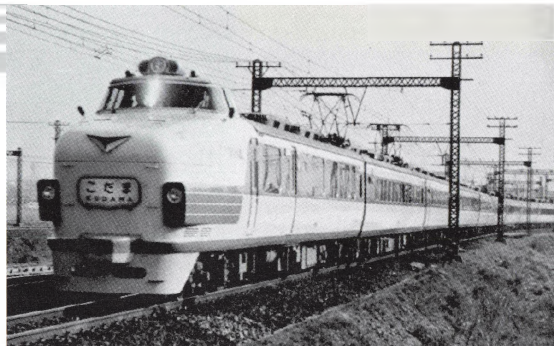
特急「とき」の誕生は、昭和37年（1962）6月10日、上野―新潟間の特急電車として1往復が運転開始。使用された161系電車は、あの「こだま」形のスタイルを世襲したものだった。後に181系に統一されたが、国鉄の名車「こだま」の流れを汲む電車として人気を博し、特急の大増発により昭和47年、183系投入後も181系を追い求めるレールファンが多かった。

昭和50年頃はまだボンネット型のヘッドマークはイラスト入りのものではなく、181系「とき」には、ひらがな、漢字、ローマ字で特急名が記された懐かしいヘッドマークが付けられていた。イラスト化されてからは、大きなスペースに朱鷺はその姿をもてあまし気味だった。

私はこの頃、上越線を走っていた電気機関車EF16形と、181系「とき」を追ってよく撮影に出かけていた。

お気に入りの撮影地は岩原（いわっぱら）スキー場近くの大カーブで、当時はまだ今のようなケバケ

特急「とき」181系

（昭和49年～55年撮影）

161系、181系のスタイルの源流、151系「こだま」。
（国鉄広報写真）

バしいリゾートマンションもなく、のどかな上越の山々をバックに旧型電気機関車や181系が走る姿は、どこかスイスの風景を彷彿させていた。

「とき」は当時の国鉄の名特急ということもあり、映画の主役を務めたこともあった。SLブームの昭和40年代後半に公開された松竹映画『体験旅行』は、ふんだんに181系が登場する旅行シリーズで、フランキー堺が「とき」の専務車掌役で登場し、車内でのエピソードが喜劇タッチで描かれている。あの懐かしい食堂車の光景も、この映画はしっかり記録している。この『体験旅行』はレールファンの車掌の喜劇で、当時の新津機関区や、そこに所属していたC57形1号機の様子など、懐かしい鉄道風景も我々には興味深い。

昭和57年に上越新幹線が開業すると、在来線から新幹線の特急に出世したものの、平成9年（1995）10月のダイヤ改正により上越新幹線は「あさひ」「たにがわ」に列車名が統一され、「とき」は国鉄時代からの歴史に終止符を打った。

ひらがな、漢字、ローマ字のシンプルなヘッドマーク時代。
（昭和49年、上野駅で撮影）

冬枯れの関東平野を疾走する急行「津軽」。客車には故郷の雪をたっぷり付けて……。
（昭和51年、東北本線・蓮田一東大宮間で撮影）

那須連山を背景に走る急行「津軽」。日本の鉄道風景にぴったりマッチしていたのがゴーナナだった。
（昭和51年、東北本線・矢板付近で撮影）

EF57形

（昭和50年～51年撮影）

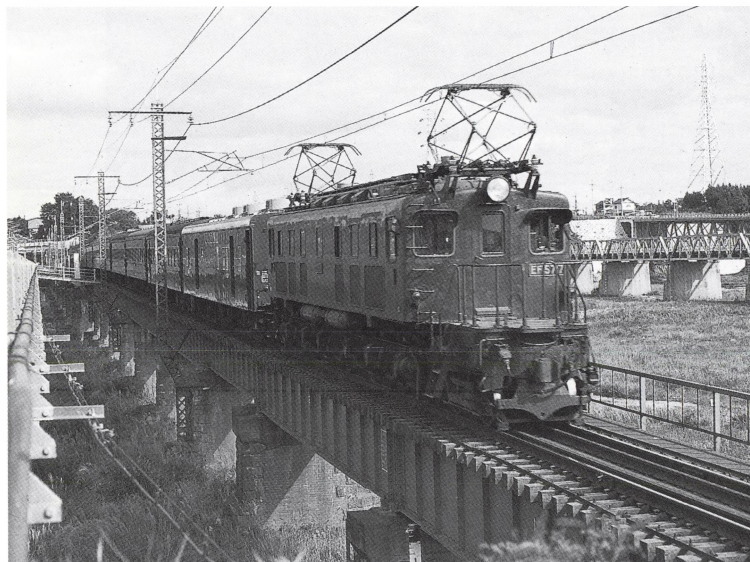
古武士の風格漂う名機関車

ぐーっと突き出たパンタグラフとデッキがゴーナナの魅力で、「古武士」といわれる由縁である。　（昭和50年、東北本線・蒲須坂駅で撮影）

「どこかに故郷の便りを乗せて……」。昭和30年代に大ヒットした演歌「ああ、上野駅」の唄い出しである。50歳代から60歳代の人には懐かしい歌でもある。

当時、日本の高度経済成長政策の御旗のもとに、集団就職により「金の卵」たちが地方から都会に集まってきた。この歌は就職列車に乗ってやってきた東北の少年の心情を唄った歌であった。

当時の上野駅は東北、上越地方からの列車が頻繁に発着していた。「出世列車」といわれた急行「津軽」や「八甲田」などは少年たちの憧れだった。上京のときは団体列車や普通列車に揺られたが、都会で一旗上げての里帰りには「津軽」などの急行列車で颯爽と帰省する……そのような願いが込められた急行列車で、それが「出世列車」といわれた由縁であった。

当時、上野駅に行くと、「津軽」が故郷の香りをたっぷり乗せて行き止まりのホームに停車していた。先頭の機関車は戦前から

鬼怒川鉄橋を行くゴーナナの普通列車。対抗列車もゴーナナの引く列車だった。
（昭和50年撮影）

の電気機関車ＥＦ57形だった。あのチョコレート色の塗装、ぐーっと突き出たデッキ、車体からはみ出したパンタグラフがどことなくいかついながらも頼もしい機関車で、その機関車を見るたびに望郷の念を深くしたものだった。私は蒸気機関車終焉の昭和40年代後半から50年代にかけて、このＥＦ57形に熱中したことがあった。終焉間近の蒸気機関車よりも、むしろこの機関車に心酔したものだった。

ＥＦ57形は昭和14年（１９３９）に登場した戦前を代表する旅客用機関車である。かつては東海道本線で急行、特急を牽引していた時代もあったが、晩年は東北本線の直流電化区間で最後の力走をしていた。

冬枯れの関東平野を、旧型客車の足回りにたっぷり雪を付けて疾走する姿は文字どおり「故郷の便り」を運んだ列車だった。その先頭に立つ「ゴーナナ（ＥＦ57形）」はひときわ私の心に染み込み、いつしかこのゴーナナを追っての撮影がつづいた。

時々は共通運用のためか、ゴーナナを待つ私の前に「ゴーハチ（ＥＦ58形）」の引く急行列車が現れ、がっかりしたこともあった。旧型客車の急行編成を引くＥＦ58形もそれはそれで見応えがあったが、ゴーナナの豪快な走りっぷりには及ばなかった。

だが、いつしかゴーナナはおろかゴーハチまでもが幹線から消えていった。レールファンにもてはやされ、各地で動態保存されているＥＦ58形とは異なり、ＥＦ57形はそのほとんどが廃車され、今では宇都宮に7号機が静態保存されているにすぎない。

それが「古武士」といわれたゴーナナの一生にふさわしい引き際だったのか……そう思っても、やはり寂しさは変わらない。

荷物列車を引き、東海道を西下するEF58形のトップナンバー。
（昭和49年、東海道本線・品川―川崎間で撮影）

EF58形（1）
（昭和49年～52年撮影）

華やかな経歴を持つ戦後の代表的旅客機関車

茶色に塗装されたEF58形は「お召し列車」専用機関車の名残りだ。（昭和51年、京都駅で撮影）

現在、レールファンの間で最も人気のある電気機関車はＥＦ58形であろう。なぜ、営業運転の第一線を退いたＥＦ58形に、このような人気が集まるのだろう？　私なりに考えてみたが、まず戦後の優等列車といわれる特急、急行など花形列車を牽引したこと、また一部の機関車が「お召し列車」専用機関車として使われたことなど、際立って華やかな現役当時の経歴が、人を惹きつけて止まない最も大きな理由であろう。さらに保存機関車が多いことも人気の原因となっているようだ。

特に、すでに現役時代を知らない世代の若いレールファンに人気があることも興味深い。彼らにしてみれば、ＥＦ58形に対する気持ちは、復活ＳＬに熱中するのと同一のものなのかもしれない。

私自身のＥＦ58形の思い出はといえば、とにかくＤ51形同様、昭和30年代から40年代にかけては直流電化区間ではどこでも見られたこともあり、これが意外と印象に残っていない。むしろ、大好きだったお目当ての機関車に代わってやってきてがっかりしたこともあり、そんなところからかえってＥＦ58形の存在の大きさを知ったものだ。

昭和40年代から50年代初頭に、ブルートレインの取材でＥＦ58形を数多く撮影、取材したが、なかでも時々出くわすＥＦ58形1号機にはやはりほかのＥＦ58形とは異なる思い入れがあり、マニアックな撮影をしたものだった。

私は昭和50年（１９７５）に結婚したが、

新婚旅行の旅立ちの日、名古屋駅構内で見た1号機がとりわけ印象に残っている。これはきわめて個人的なことだが、誰しも旅立ちの日の鉄道には、いつまでも忘れられないものがある。鉄道の思い出とはそういったものなのだ。

私にとってEF58形といえば、やはり1号機の思い出が強い。

雪の伊吹山麓の「撮影名所」を行くEF58形の荷物列車。「お召し機」は荷物列車もひたむきに引いていた。（昭和52年、東海道本線・近江長岡ー柏原間で撮影）

新婚旅行の旅立ちの朝、名古屋駅で見たトップナンバー。思い出深い1枚である。（昭和50年撮影）

富士山をバックに「お召し機」がお座敷列車を引いて走る。
(昭和54年、東海道本線・平塚で撮影)

EF58形（2）

（昭和49年～58年撮影）

10系寝台客車編成時代の急行「銀河」を引くEF58形は、風格がより感じられた。
（昭和49年、東海道本線・川崎ー品川間で撮影）

私のお気に入りのEF58形と20系客車の組み合わせ。急行「銀河」は大好きな列車のひとつだった。
（昭和52年、東海道本線・湯河原ー真鶴間で撮影）

私と同世代の戦後っ子トップランナー

EF58形は昭和21年（1946）に誕生した戦後っ子のトップランナーである。そしてきわめて個人的なことで恐縮だが、私が誕生したのも昭和21年で、つまり同年代の機関車ということになる。

「それがどうした……」といわれるかもしれないが、やはり戦後という歴史の節目に世に出た私とEF58形は、どこかに「同世代」の親しみがある。

こうして、戦後の幹線の旅客輸送の役割を担って登場したEF58形は、当初は旧型電機関車の特徴であったデッキ付きの箱型スタイルだったという。その面影は昭和50年代まで現役だったEF18形に残っていた。

その後、スマ

EF18形は、EF58形の初期型を思わせるスタイルだった。EF58形はデビューした当初、デッキ付き箱形スタイルだった。　（昭和53年、東海道本線・袋井駅で撮影）

「撮影名所」根府川鉄橋を行く。EF58形牽引の荷物列車は、この鉄橋によく似合った。　（昭和56年、東海道本線・根府川ー真鶴間で撮影）

EF58形（2）
（昭和49年～58年撮影）

EF58形牽引の荷物列車を、新幹線が貫く。「撮影名所」でのひとコマ。（昭和53年、東海道本線・近江長岡－柏原間で撮影）

鉄道ジャーナル社の記念列車に使われたEF58形。たぶんこれがEF58形の人気を不動のものにした？（昭和58年、東海道本線・金谷駅で撮影）

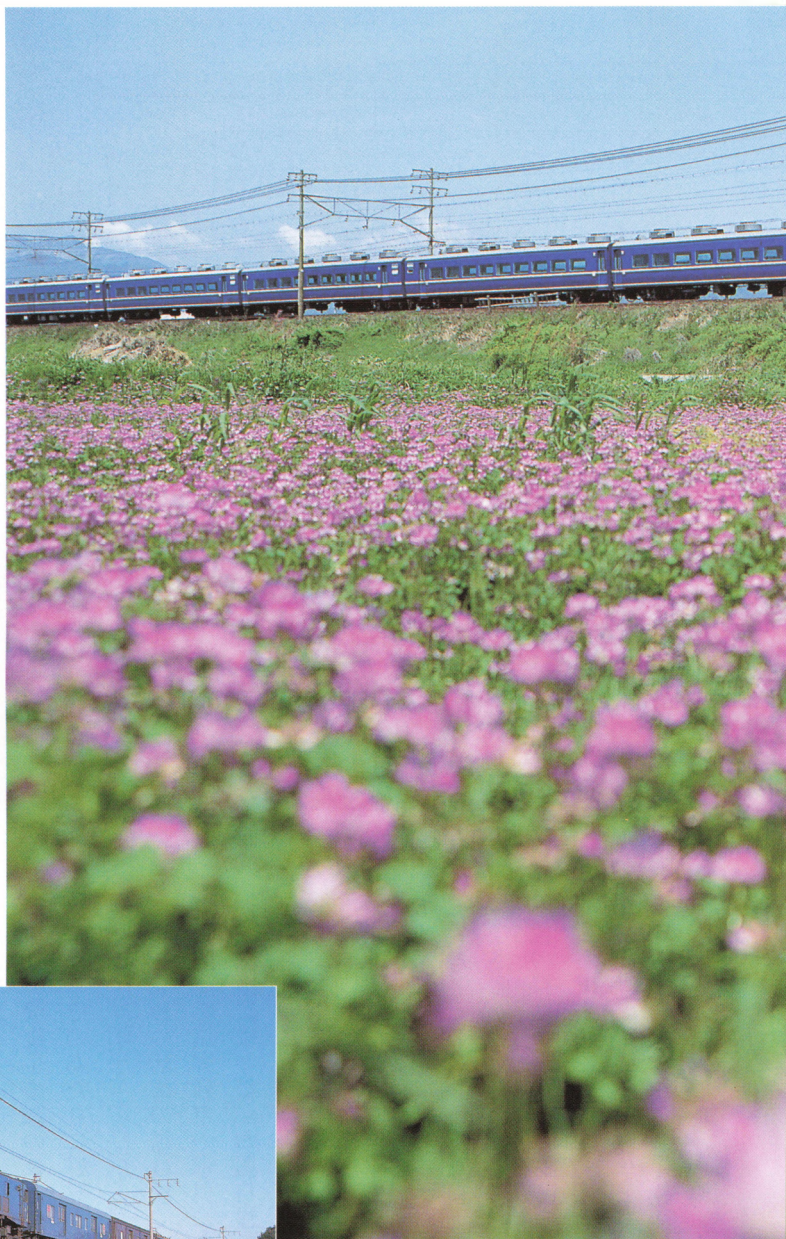
ートな2枚窓の流線形スタイルにモデルチェンジされ、以降の活躍は周知のとおりである。

昭和40年代から50年代にかけての幹線での撮影では、EF58形とはすっかり「顔馴染み」だったが、やはり同世代の親しみを持って撮影したもので、「まだ頑張ってるんだ……」などと声をかけたこともあった。

華やかな特急、お召し列車を牽引した晴れ姿もそれはそれで良かったが、私は東海道本線で20系客車「銀河」と荷物列車を引いていたEF58形が特に好きだった。

阪和線では貨物列車を引いていた。（昭和54年、山中渓－紀伊間で撮影）

臨時特急「金星51号」を引いて春の美濃路を走る。(昭和51年、東海道本線・垂井一大垣間で撮影)

EF58形（3）
（昭和51年～52年撮影）

関東平野を急行「津軽」を引いて走るＥＦ58形には、雪国仕様の長いひさしが付けられていた。
（昭和52年、東北本線・蓮田—東大宮間で撮影）

東北本線を走る急行「津軽」。(昭和52年、東北本線・蓮田一東大宮間で撮影)

あの流線形スタイルは思い出の彼方に……

ＥＦ58形の流線形スタイルは典型的な戦後の車両デザインを世襲したものであろう。あの「湘南」形といわれたモハ80系の２枚窓流線形スタイルもＥＦ58形と似たものがあり、戦後生まれのレールファンとしてはやはりそのあたりに好感が持てて、鉄道趣味により拍車をかけたものだった。

ＥＦ58形の活躍の場は広く、各地の直流電化区間で旅客列車の牽引にあたっていたが、線区によって「お国自慢」のＥＦ58形が見られ、これがゴーハチファンの撮影の楽しみだった。

東北本線ではＥＦ57形と共通運用でＥＦ58形が急行「津軽」「八甲田」の先頭を飾っていた。そのスマートな前面２枚窓には長いひさしが付けられていて、いかにも東北本線の機関車というイメージがあった。ただ、ＥＦ57形を待っているときにＥＦ58形が来ると、がっかりしたものだったが……。

その点、さすが東海道本線を走るＥＦ58形はほぼ原形のままで、旅客列車の先頭を

オーソドックスなスタイルを堅持していたEF58形に引かれる20系「銀河」。
（昭和52年、東海道本線・湯河原―真鶴間で撮影）

20系急行「銀河」。（昭和52年、東海道本線・川崎―品川間で撮影）

飾る姿には美しさが感じられた。

ただ、数多いEF58形のなかで、一部塗装を変えて「特殊用途」に用いられたEF58形には、私はイマイチ好感が持てなかった。

つまりは「お召し機」といわれたEF58形である。これだけは自分の主義主張もあり、どうしてもホイホイと撮影に出かける気にはなれなかった。

「お召し機」とは、終戦後、昭和天皇が全国行幸された際に使われた特別列車「お召し列車」専用の機関車で、このEF58形は茶色に塗装されていた。レールファンには特に人気の高い列車であったが、敗戦直後世代の私には、戦争指導者のひとりである天皇が特別な列車で旅をされることに一抹の抵抗があったのだ。

このあたりに個人的なこだわりがあるのだが、それよりも、まるで人気スターのように扱われ、動態保存されている機関車には、どうしても距離を置いてしまうのである。これは最近復活が著しい蒸気機関車にもいえることなのである。

私にとってEF58形や蒸気機関車は、すでに思い出の彼方にある機関車なのだ。

人様の趣味に口出しする気持ちはさらさらないが、私の鉄道に対する気持ちだけはこれからも守りとおすつもりである。

EH10形
（昭和50年～53年撮影）

関ヶ原を走るEH10形。真っ黒な車体に黄色のストライプが色彩の妙を感じさせて、ある意味では粋な機関車だった。
（昭和50年、東海道本線・関ヶ原ー垂井間で撮影）

初期のEH10形はパンタグラフが車体中央寄りにあった。
（昭和51年、東海道本線・垂井ー大垣間で撮影）

黒が美しく映えたその姿も、昭和56年に鉄路から消えた。（昭和52年、東海道本線・豊橋駅で撮影）

黒ずくめのマンモス機関車

　現在、JR貨物が保有する機関車にEH500形という電気機関車がある。「金太郎」の愛称を持つ機関車で、その姿は2車体連結8軸駆動という大型機関車である。側面には金太郎のイラストが描かれていて、これが力持ちEH500形の愛称の由縁となっている。

　この2車体連結による大型機関車は、平成12年（2000）に「金太郎」が登場する以前、46年も前の昭和29年（1954）に登場したEH10形が2車体連結8軸機関車として登場したのが始まりである。

　当時は戦後の復興が軌道に乗り、日本中に貨物の大量輸送が求められていた時代で、EH10形は当時の大量輸送のニーズに応えて登場した超大型機関車であった。

　全長22・5m、重量116tの車体全体は異色の真っ黒塗装で、その姿から「マンモス機関車」といわれてきた。

　EH10形は、当時東海道本線の全線電化に合わせて作られた機関車で、1200tの貨物列車牽引を可能にし、併せて関ヶ原の勾配区間を円滑に通過する目的も兼ね備えていた。

　今でこそ機関車は使用目的によって赤、青やそのほかカラフルな塗装が施されているが、このEH10形の忍者もどきの黒色は、当時、やはり異様な出で立ちであった。重量貨物を引いて幹線を走る姿はどことなく「頼もしくもいかつい奴」といった印象だった。特に大垣からの下り列車は新垂井に向けて長い勾配によって関ヶ原を越える。その姿は唸るモーター音も相まって迫力満点だった。

　実は私の家内の実家が、この新垂井の手前の線路のすぐ近くにあり、時々帰省した

EH10形
（昭和50年～53年撮影）

名所「根府川鉄橋」で荷電と顔を合わせるEH10形。（昭和53年、東海道本線・根府川ー真鶴間で撮影）

ときなどはここの勾配区間を走る列車を眺めるのが楽しみだった。

軽やかに走る特急電車、吊り掛けモーターを唸らせて走る80系電車、また夜半に客車のレールジョイントを叩く音でブルートレインの通過を知った。

ＥＨ10形はモーター音がひときわ高く、その音はいつまでもつづいた。それだけ速度を落として走っていたわけで、夜半のＥＨ10形の通過はすぐにわかった。家族たちは列車を騒音として迷惑がっていたが、私は線路際の家がお気に入りで、家内の実家を関ヶ原周辺の取材の拠点にしていた。

この頃の関ヶ原での撮影は、やはりＥＨ10形とＥＦ58形が主で、この旅客、貨物専用機関車の競演は関ヶ原ならではのものがあった。普通電車も大半が80系で、いわば東海道本線の近代化寸前の光景があった。

これらの列車は、今はすでにない。ＥＨ10形は今、ＥＨ５００形にその姿が受け継がれている。「金太郎」を見るたびに、私はＥＨ10形の姿をオーバーラップさせてしまうのである。

キハ80系
(昭和52年～54年撮影)

駒ヶ岳をバックに走るキハ80系「おおぞら」の勇姿。私の最も好きな列車だった。
（昭和54年、函館本線・大沼一大沼公園間で撮影）

山陰本線を走る特急「まつかぜ」も、その風景にマッチした美しい姿だった。（昭和54年、小田―田儀間で撮影）

日本初のディーゼル特急

国鉄初のディーゼル特急車は、昭和35年（1960）にキハ55系の動力装置を継承して誕生した。スタイルは「こだま」形電車151系のボンネットタイプの流れを汲む流線形で、この形はキハ81形といわれ、同年12月10日から東北本線の特急「はつかり」で運転を開始したところから「はつかり」形ともいわれてきたが、「こだま」形とは異なったいかついスタイルから「ブルドック」ともいわれ、親しまれてきた。

しかし、この「はつかり」は車両の初期故障が多発したため、当時の期待とは裏腹に「はつかり号はがっかり号……」などと新聞に叩かれる始末で、まだまだディーゼルカーによる高速化には問題を残していた。

翌昭和36年には改造型のキハ82形が登場したが、すでに流線形の面影はなく、先頭の車両は貫通扉が付いた量産タイプとなった。このキハ82形は特急「白鳥」「おおぞら」などに投入されたところから、そのスタイルは「白鳥」形といわれ、以後、長く日本

キハ80系

（昭和52年～54年撮影）

九州のローカル特急「おおよど」として走っていた時代もあった。
（昭和54年、鹿児島本線・植木－西里間で撮影）

函館本線の通称「山線」の優等列車だった特急「北海」。
（昭和52年、倶知安－比羅夫間で撮影）

の鉄道に君臨した。

　昭和30年代の後半、当時中学生だった私は、やっと小遣いを叩いて購入した「富士ペットカメラ」を持って米原まで撮影旅行に行った。目的は米原駅のD51形とE10形であった。米原まで行くと、東海道本線の特急などが見られたが、12枚撮りのブロニーフィルムを1枚1枚大切に撮影するために、蒸気機関車以外は眼中になかった。

　そのようなとき、D51形に向かってカメラを構える私の前に、新製のキハ82形「白鳥」が到着してD51形と顔を揃えた。

　「白鳥」は北陸本線初の特急列車で、ピカピカの美しい姿だったが、当時の私にはD51形の方が魅力的で、D51形を主体としたフレームの左端に「白鳥」の姿をとどめる程度に撮影した。現在のようにフィルムを労費するような撮影だったら、「白鳥」とD51形のツーショットは貴重な記録となったはずだが、当時の中学生のレールファンの撮影ではこれで精いっぱいといったところだった。

　キハ80系の思い出は多く、とてもすべてを回顧できないが、あえて好きな列車を挙げれば、北海道を走った特急「おおぞら」「北海」、高山線の特急「ひだ」、山陰の美しい海岸線を走った特急「まつかぜ」などが特に印象に残っている。

　現在は、JR東海が終焉の地ということもあり、「ひだ」「南紀」などで使用した1編成が保存されているのは何よりのことである。SLもいいが、私は80系が再びイベント列車として高山線を走る姿をいま一度見たいと思っている。

宮崎実験線で走行を開始した2両有人リニアモーターカーMLU-001 。

実験線の制御室。当時コンピューター制御はまだまだ少なかった。

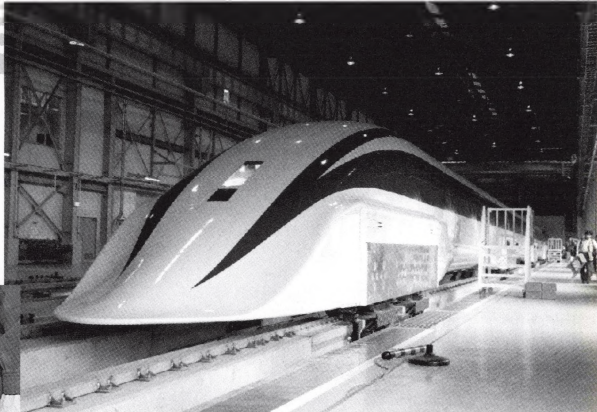
日向灘に沿った実験線を2両編成で走っていたMLU-001。

リニアモーターカー

(昭和58年撮影)

リニアモーターカー
（昭和58年撮影）

山梨実験線の最新リニアモーターカーMLX-01。

MLU-001は有人走行車だった。座席には自動車の新車のようにカバーがかけられていた。

夢のまま終わるのか……？

昭和39年（1964）10月の東海道新幹線開業より2年前の昭和37年に、当時の国鉄は次世代の鉄道の開発を始めていた。それが「浮上式鉄道」、一般には「リニアモーターカー」といわれるものであった。

昭和47年には実験車LSM-200が初の浮上走行に成功し、「未来の鉄道」として脚光を浴びた。その完成時の想像図はまるで手塚治虫が描く未来世界のSFファンタジーのような雰囲気で、当時の鉄道少年たちの胸を躍らせた。

昭和52年には宮崎県に「宮崎実験センター」が開設され、ML-500が実験走行を始めた。昭和54年には最高時速517kmを記録。翌55年には現在のガイドウェイ方式のU型によるMLU-001が2両運転を開始、有人運転も行われた。

平成2年（1990）には「超電導磁気浮上式鉄道技術開発基本計画」により、リニアモーターカー促進がバブル時代に大きく開花、平成8年には山梨実験線が開設された。この線は将来営業線にもなるように作られたもので、最新のMLX-01が走行開始。一般の人たちも試乗という形で乗車できるようになり、いよいよリニアの時代到来か……という環境になりつつあった。

しかしその後、日本の経済は大きく落ち込み、リニア開発にも暗雲が立ち込めはじめた。またリニアが環境に与える影響、膨大な開発費、都心乗り入れ問題など、実現までの諸問題も何も解決されていない。

私見をいわせていただければ、東京―大阪間は現行の2時間30分の所要時間で十分なのではないか？ 飛行機もあることだし。その所要時間を1時間強短縮するために、リニアの膨大な開発工事費用、環境問題のリスクを抱えることが、はたして今の時代に必要なのかと考えてしまう。

「こだま」で旅する中学時代の筆者。
(名古屋―東京間で撮影)

東海道本線に颯爽と登場

特急「こだま」は、昭和33年(1958)に誕生した我が国初の151系特急電車で、少しマニアックに紹介すれば4M4T編成、最高時速110kmで東京―大阪間を一日で往復する「ビジネス特急」の草分けとして登場した。「こだま」の名称は、同区間をその日のうちに「行って帰る」ところから付けられたものである。

「こだま」は、それまでの国鉄の車両のイメージを一新するスマートな流線形で、以後の国鉄特急電車にもそのデザインは世襲され、現在もボンネットタイプの特急電車にその名残りを見ることができる。ちなみに「こだま」に採用されたボンネットスタイルは、当時イタリアで誕生したETR450形を参考にしたものといわれている。

「こだま」が誕生した昭和30年代初めは、私はまだ小学生。北陸の小都市に住んでいた私に当時の「こだま」の思い出はない。なにしろテレビの普及もまだまだの時代で、情報メディアといえば新聞程度だった。

「こだま」は当時の世相にも大きな影響を与え、特に映画には多くその勇姿が登場している。なかでも外せないのが昭和38年、黒澤明監督の傑作『天国と地獄』の鉄道シーンであろう。児童誘拐を題材にドラマが進行するのだが、身代金の受け渡しに「こだま」が使われ、そしてあの鉄橋を利用した現金受け渡しのシーンは、今も「こだま」とともに名場面として語り草になっている。

もう1本、『大いなる旅路』(昭和35年、東映)のラストシーンでは、あの高倉健が若かりし頃の姿で颯爽(さっそう)と「こだま」のハンドルを握っていたのである。それにしても健さんはローカル線の駅長さんとともに、鉄道員がよく似合う俳優さんである。

東海道本線の「こだま」は昭和39年の東海道新幹線開業により、新幹線特急に「出世」しているが、近年の「こだま」が「のぞみ」「ひかり」の陰であまり目立たない存在なのは残念である。

特急「こだま」 151系

（撮影年代不明）

大阪駅でC57形と顔を合わせた珍しいショット。当時はまだまだ蒸気機関車と「こだま」の共演が見られた。（写真／山田哲男）

大阪駅に到着するビジネス特急「こだま」。　（国鉄広報写真）

特急「白鳥」

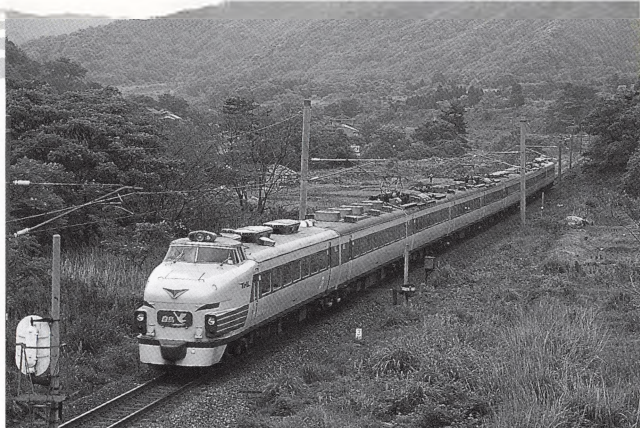
（昭和49年～平成５年撮影）

貫通扉の485系当時の姿。ヘッドマークは文字だったが、食堂車を連結した堂々の特急だった。　　　　　　　（昭和49年、東海道本線・山崎付近で撮影）

ボンネットタイプはヘッドマークも相まって、レールファンの人気の的だった。（昭和62年、北陸本線・新疋田駅で撮影）

特急「白鳥」

（昭和49年〜平成５年撮影）

北陸本線、新疋田―敦賀間を走るボンネット特急「白鳥」。（平成５年撮影）

日本海に舞う優雅な特急

昭和36年（１９６１）10月、北陸本線の近代化の夜明けを告げるように、新型車両による特急列車が走りはじめた。その名は「白鳥」。北陸本線初の特急列車で新製キハ80系により運転された。

ディーゼル特急は昭和35年に東北本線に登場した「はつかり」に使用開始されたボンネットタイプのキハ81形が始まりだったが、「白鳥」に使われたキハ80系はモデルチェンジされた優雅なスタイルで、以後、その形は「白鳥形」と呼ばれて親しまれた。

当時の「白鳥」は、大阪発の12両編成が途中、直江津で上野行きと青森行きに分割され、６両ずつがそれぞれの目的地に向かった。６両の各編成それぞれに食堂車が連結されていたというから、当時の「白鳥」の存在がいかに重要だったかうかがい知れる。

昭和30年代の後半、私は中学生だったが、当時買ったばかりのカメラを持って米原駅に撮影旅行をした際、ホームでＤ51形と並ぶ「白鳥」を撮影している。Ｄ51形優先のあまり「白鳥」は一部しか写っていないが、Ｄ51形の黒い車体とは対照的な、登場したばかりのピカピカな車体は印象的だった。

昭和47年には日本海縦貫線が全線電化され、キハ80系から新鋭４８５系電車化された。編成は食堂車を従えた堂々の13両編成で、ディーゼル特急時代から３時間も運転時間を短縮した。大阪―青森間１０４０・０kmの長距離を走り抜く特急「電車」としては当時世界一のロングラン運転で、12時間以上を走り抜いた。

しかし、長距離の移動には飛行機の利用が主流になるとともに、「白鳥」も次第に乗客の減少がはじまり、編成の短縮化、食堂車廃止などで往年の名特急の姿は失われ、近年は９両編成で走りつづけていた。それでもボンネット特急を使用していたこともあり、廃止のうわさが立ちはじめた頃には多くのファンが「白鳥」を追っていた。だがついに力尽きたのか、平成12年（２０００）、その長い歴史に終止符を打った。

特急「あまぎ」

（昭和47年〜56年撮影）

157系のフル編成は東海道本線の懐かしい姿。
（昭和49年、戸塚付近で撮影）

天城変じて「踊り子」になる

東京と伊豆半島の私鉄「伊豆急行」間を直通運転する特急は観光色の強い列車で、現在はJR特急「踊り子」「スーパービュー踊り子」のほか、伊豆急「リゾート21」を使用した特急が観光客を誘っている。

「踊り子」は昭和56年（1981）10月に誕生した特急だが、それ以前は「あまぎ」として運転されていた。

「踊り子」は川端康成の『伊豆の踊り子』にちなんでの命名で、「あまぎ」は伊豆半島中央部の天城山からの命名だった。観光的にはどちらがイメージがよろしかろう？……ということで文豪ゆかりの名に変更されたらしい。折しも東北新幹線大宮駅接続で使用していた「新幹線リレー号」が上野開業で余剰となり、この路線に投入され、それと同時に名称変更されたものだ。

「あまぎ」は昭和25年10月に伊東—修善寺間の準急としてその名が登場。特急格上げになったのは昭和44年のことで、伊豆急下田まで延長運転されている。

現在の「踊り子」は「新幹線リレー号」のお古で、通勤兼用の185系電車。「あまぎ」もまた、東海道本線の余剰電車157系が使われていた。この電車は東海道本線では「こだま」「富士」など花形電車の陰で、東京—名古屋間の特急「ひびき」（昭和39年廃止）などに使われていた。

私は名古屋在住時、何度か「ひびき」に乗ったことがあるが、やはり「こだま」と比べるとマイナーな雰囲気は免れず、どこかに名古屋コンプレックスを持っていた。

157系「あまぎ」には、そんな思い出からか、私は好感を持っていた。東海道本線でブルートレインなどの撮影をする際にも数多くの姿をフィルムに収めた。

しかし、それもやがて上越新幹線開業で余剰となった183系電車に代わってしまった。それにしても余剰電車を利用してきた「あまぎ」は最後までローカル特急の雰囲気だった。そういう意味では「踊り子」への名称変更は良かったのかもしれない。

特急「あまぎ」

（昭和47年～56年撮影）

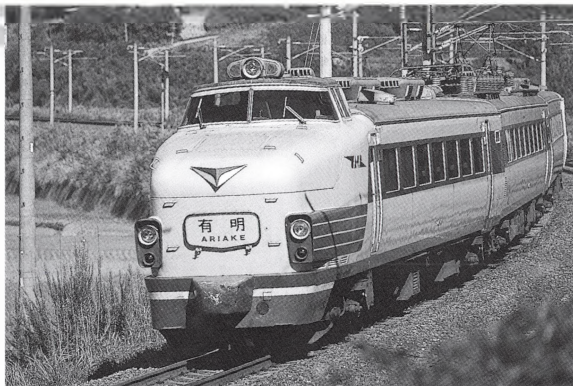
「撮影名所」根府川鉄橋を行く157系「あまぎ」。その姿は東海道本線の特急全盛時代を彷彿させてくれた。（昭和47年、真鶴—根府川間で撮影）

伊東駅でEF15形と顔を合わせた183系「あまぎ」。（昭和56年撮影）

赤スカート、ヒゲ無し、「JNR」マークのうれしい
姿で「ひたち」に使われていた頃の481系。
(昭和60年、常磐線・石岡付近で撮影)

481系 ボンネット特急

(昭和50年～60年撮影)

赤スカート、文字ヘッドマークで走っていた頃の「有明」。
(昭和50年、鹿児島本線・植木—西里間で撮影)

赤スカートちらり⁉

昭和32年(1957)には我が故郷を走る北陸本線にも電化の波が押し寄せ、同年10月には田村—敦賀間が交流電化された。その後も着々と電化区間は延び、翌年10月には富山まで電化が完成して、北陸本線にも待望の特急電車が走るようになった。

この北陸本線の電化に合わせて登場したのが481系電車で、「雷鳥」「しらさぎ」として運転された。481系は、東海道本線の花形特急「こだま」に使用中の151系電車の交直流両用形で、直流電化区間である東海道本線も走行できる151系の発展形であった。

481系「しらさぎ」は、名古屋を発車すると直流区間を快走し、やがて関ヶ原に差し掛かり米原に到着する。米原—田村間には交流直流の変換区間があり、ここを通過する際は一時的に電気が消える。いわゆる「デッドセクション」を通過するのである。「雷鳥」もまた、当時は大阪—米原間の東海道本線を走り、米原から北陸本線へのルートをたどった。

この頃のボンネット特急は、ボンネット部分にヒゲが無く、前面の排障器のカバーの部分が赤く塗られた「赤スカート」であった。これは電気方式の違いを表すもので、主に西日本で見られたものである。

長年走りつづけた481系も、485系の登場などにより、初期タイプは九州方面に移動して「有明」「にちりん」などの特急に使われた。九州に移動しても赤スカート、ヒゲ無しは変わらず、ボンネットのサイドビューに「JNR」マークを付けて颯爽と走っていた。これらは常磐線「ひたち」増発に伴い常磐線に移ったが、全車廃車され、すでに見ることはできない。

一方、北陸本線の481系は、「雷鳥」「しらさぎ」運用などで今も健在で、走りはじめてから35年以上を経過した今も、北陸本線の歴史を保ちながら走りつづけている。最後の頑張りを見せる北陸本線の特急に注目し、拍手を贈りたいものである。

真冬の北への旅では隙間から雪が吹き込んできた。この走りが日本の高度経済成長を支えてきた。

モーレツサラリーマンを乗せて

昭和40年代、日本は高度経済成長に向けて「働け、働け」という気運のもと、サラリーマンや労働者たちは昼夜を惜しみながら猛烈に働いてきた。

国鉄の昼夜兼用電車581系もそのような時代の象徴的な特急電車としてデビューした。581系（50Hz専用）電車は当時、関西と九州地区を結ぶ特急電車として誕生したもので、寝台特急「月光」「みどり」として使用されたところから、「月光形」の愛称で呼ばれていた。

夜は寝台特急「月光」として走り、昼は昼行特急「みどり」として折り返すもので、体の休まる暇がない、当時のいわゆる「モーレツ日本人」を思わせる働きぶりの電車であった。夜の車内はプルマン式三段ベッドで、下段は少し広めのスペースで値段も異なっていた。昼は折り返し時間にベッドを折りたたみ、車内は寝台車から向かい合わせの4人ボックスシートになって走るのである。

581系電車は新幹線開業以前の山陽、九州方面の乗客に重宝され、列車も「明星」「彗星」「金星」「なは」など581系寝台特急が主流を占めた。それらの夜行電車は昼は「有明」「つばめ」などの特急となって山陽路、九州を快走したのである。

この頃の私の九州への旅といえば、東海道新幹線で新大阪まで行き、そこから寝台電車に揺られる……というパターンが多かった。寝台電車は決して乗り心地が良いとはいえず、特に上段はよく揺れた。それでもちゃんと食堂車は営業していて、私はしばしの夜行列車の旅を楽しんだのであった。

一時は日本の幹線を走る夜汽車を席巻した581系電車は、その独特のスタイルとともに少年レールファンの人気の的となり、現在の中年レールファンの多くは581系電車に憧れていたものである。

私もデザイン的には好感を持っていたが、実際に乗ってみると、あの乗り心地の悪さはいかんともし難いものであった。

関東平野を首都圏に向けてラストスパートをかける583系「はくつる」。（昭和59年、東北本線・白岡ー蓮田間で撮影）

夜の寝台車内。今思えばよく揺れて乗り心地が悪く、狭い室内だった。

関西地区と九州を結んでいた581系「明星」。
（昭和54年、鹿児島本線・伊集院付近で撮影）

581系・583系（2）
（昭和47年〜51年撮影）

新雪を蹴って583系特急「はつかり」が走る。
（昭和47年、東北本線・三沢一小川原間で撮影）

急行電車とすれ違う581系「有明」。
（昭和51年、鹿児島本線・植木一西里間で撮影）

583系「雷鳥」の昼の車内。

特急「雷鳥」の食堂車。天井が高いのが581系・583系食堂車の特徴で、どこか落ち着かない雰囲気だった。

581系電車が取り持った縁

私は581系が登場しはじめた頃、「なんてかっこいい電車なんだろう」と、その姿を見て感慨にふけったことがある。

新幹線岡山接続で九州方面の寝台、昼行特急が山陽路を走り、関門トンネルを越えた。夜行では寝台特急「月光」の名が印象的だった。これは私が子供の頃、テレビのヒーロー「月光仮面」のイメージを引きずっていることもあるのだが、なんとなく581系のイメージにぴったりの愛称だと思ったからである。

昼行特急では、あの名特急「つばめ」が581系に復活した。これは私には少し抵抗があった。やはり「つばめ」は東京から出なければいけない特急である（反論ご容赦）。

その後「つばめ」は九州内特急で復活したが、その段階ですでに「つばめ」へのこだわりはあきらめた。ただ、いいたいのは、列車の愛称名は大切にしてほしいということなのである。

話題が581系から大きく逸れた。元に戻そう。

昭和40年代の終わり頃には青森行き特急「ゆうづる」にもよく乗った。「ゆうづる」は早朝に青森に到着して、朝の連絡船で北海道に渡る。この時の旅では苫小牧まで直行して、千歳、室蘭本線のC57形やD51形を撮影した。その夜の泊まりが苫小牧のユースホステルであった。ここで私は現在の女房と知り合い、生涯（障害？）の伴侶となったのである。

私の生涯で最も大きな転機を迎えたちょうどその頃、581系・583系電車とも最も深く関わっていたのであった。

しかし、時代は移り昼夜兼用電車も次第に淘汰されるようになると、第一線の運用から外された581系・583系は、順次ローカル用電車に改造されて地方の普通電車として細々と運用されるようになった。花形電車の末路はあまりにも寂しいものがある。

ビデオ特急は「にちりん」にも付けられたが、観ている乗客は少なく居眠りが多かった。ちなみにこの写真は新幹線の「ビデオカー」。
(昭和62年撮影)

ある意味で気になった……走る映画館

海外旅行で飛行機に乗ったとき、機内で上映される映画は楽しみのひとつである。日本未公開の新作映画もあって、映画好きの私などはうれしくなってしまう。

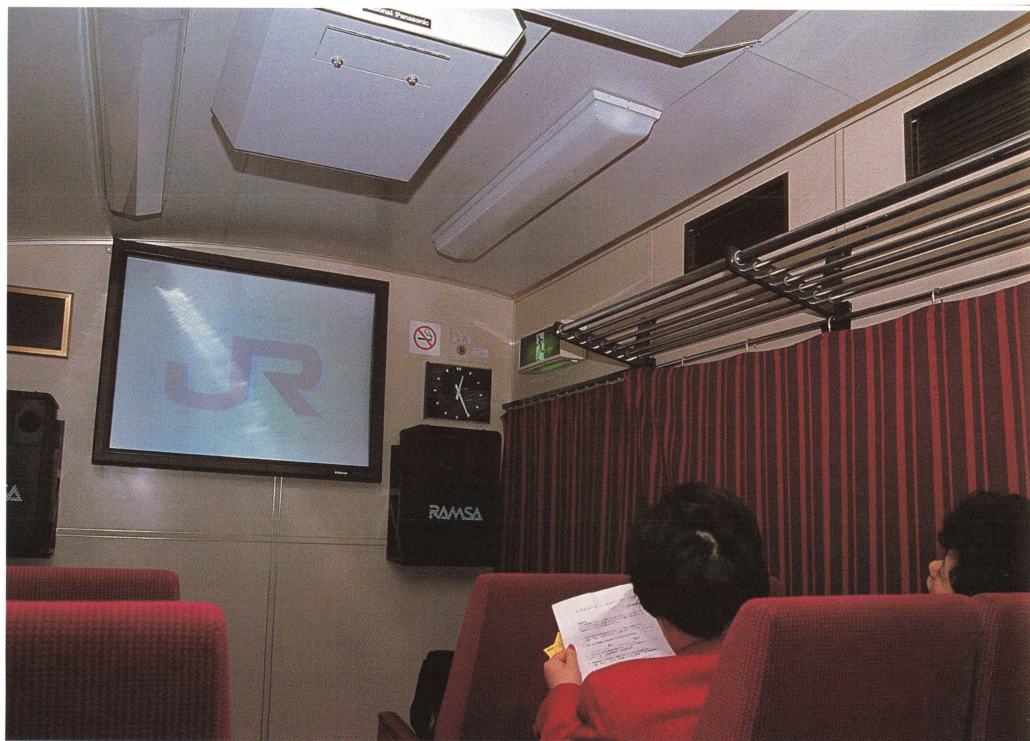
それでは鉄道における映画の上映は、はたして有効なのか？　結論を急いでしまえば、私は列車内での映画は必要ないと思っている。沿線の車窓風景が映像以上に旅を楽しくさせてくれるからだ。したがってジョイフルトレインのビデオ上映やカラオケなどは、私にはどうもウマが合わない。運転台からの同時画像は別として……。

昭和54年（1979）に鹿児島本線のL特急「有明」の先頭車に「ビデオカー」が登場した。特急の需要拡大と、並行する高速道路への乗客離れをくいとめようという苦肉の策で、当時ビデオがようやく一般家庭に普及したこともあり、ビデオ列車はおおいに話題になった。

このビデオカーは、ボンネットタイプのクハ481系に設置されていた。入場料金を徴収していたかどうかは記憶にないが、多分入場整理券的なものは発行していたと思う。分厚いカーテンで遮光された車内には、中央部に大型ビデオプロジェクターとスクリーンが設置され、座席は後方に行くにしたがって少しずつ傾斜が付けられ高くなっていた。

まるで小さな映画館といったムードでそれなりに楽しめたが、やはり私には長時間の鑑賞は堪えられない。せっかくの車窓風景が損なわれるからだ。スクリーンの映像よりもワイドスクリーン並みの車窓から眺める九州の風景の方が魅力的だった。

ところで、このビデオ上映で気になっていたのが、映画の著作権である。時々劇映画を上映していたが、それがどうも市販のビデオやダビングした映画を、軽い気持ちで上映しているように思われたのである。だとすれば、これは明らかに著作権法違反である。モノを作る人間からいえば、気になるビデオ特急での映画上映であった。

ビデオ特急「有明」
（昭和55年～62年撮影）

これが特急電車（この写真は新幹線）の「映画館」。プログラムはPR映画や市販のビデオ映画だった。（昭和62年撮影）

ビデオ設置の列車には「目玉」マークが表示されていた。（昭和55年撮影）

サロンエクスプレス東京
（昭和58年撮影）

蒸気機関車に引かれて大井川鉄道の路線を走る。

落成間もない「サロンエクスプレス東京」。（東海道本線・金谷駅）

サロンエクスプレス東京

(昭和58年撮影)

EF58形に『鉄道ジャーナル』創刊200号のヘッドマークが付けられた。

本格的欧風列車第1号

大幅赤字とともに経営が苦しくなり、国鉄内で増収に向けての気運が高まった昭和50年代後半、鉄道活性化のためのさまざまなアイデアが凝らされた。お座敷列車などのイベント列車もそのひとつだった。

なかでも、昭和58年（1983）8月に登場した「サロンエクスプレス東京」は、それまでの和風「お座敷列車」一辺倒だったイベント列車に、初の欧風客車を取り入れたものとしておおいに話題になった。

14系客車を大幅に改造し、高級志向の設備と展望客車の魅力を備えた列車だったが、団体専用に使われたため、なかなか乗る機会の少ない列車のひとつでもあった。

私が「サロンエクスプレス東京」に初めて乗ったのは落成間もない昭和58年9月のことである。この列車は鉄道月刊誌『鉄道ジャーナル』誌の創刊200号記念列車として運転され、その招待を受けての乗車だった。

コースは東海道本線を西下して、金谷駅から大井川鉄道に入り、蒸気機関車C11形が牽引するという豪華な旅だった。ちなみに東海道本線内はEF58形がヘッドマークを輝かして走ったのだから、レールファンも多く沿線に訪れてその勇姿を撮影した。

イベント列車は企画する人間の思いどおりの運行が可能だが、私鉄に入り蒸気機関車が引くなどというのは異例中の異例で、落成したばかりの新型列車がSLの煤で汚れるのでは……と国鉄関係者はハラハラしながらの運転だったと聞いている。

この時の旅で特に印象に残っているのは、帰路の夕暮れのなか、東海道本線を東上途中に照明を落としたバーカウンターでチビリチビリとやったことであった。赤やピンクの明かりは少し安キャバレーの照明にも思えたが、それでも酒を飲むムードにはぴったりで、レールウェイライターの種村直樹さんや竹島編集長など「酒豪」たちとともに、グラスを空けるピッチが早まったことも懐かしい思い出である。

サロンエクスプレスアルカディア
（昭和62年撮影）

会津柳津に停車中の「アルカディア」。この半年後に火災を起こし、1両が焼失した。

JR時刻表のトップを飾った

「サロンエクスプレスアルカディア」は、昭和62年（1987）にJR東日本新潟支社が丹精を込めて作り上げたイベント列車である。キハ28・58形3両を改造してイベント、団体列車など広範な用途への使用を目的に作られたもので、居住性に重点を置いた豪華な雰囲気がウリの列車であった。

JR発足直後ということもあり、新潟支社の「アルカディア」売り込みの意気込みは強く、この「アルカディア」が発行直後のJR時刻表の表紙を飾ることになった。

当時このJR時刻表の写真を私が担当していたため、新潟へ出向いて「アルカディア」車中の和気藹々の雰囲気を撮影した。この写真はJR時刻表の初めての表紙写真として掲載されたが、そのような経緯もあって「アルカディア」の人気は高まるばかりで、休日には本線はもちろん、只見線などのローカル線のイベント列車としても運転されていた。

だが、人気の「アルカディア」に悲劇が起こった。

昭和63年3月30日、上越線越後中里—越後湯沢間を走行中の「アルカディア」3両編成の1両から火災が発生し、その1両が全焼してしまったのである。

以後2両のみとなった「アルカディア」はイベントなどに使われることは少なくなった。現在は東北の三陸海岸を走る観光列車「ぐるっとさんりくトレイン」として運転されている。

「アルカディア」は私にとっても思い出多い列車だが、ちなみに同様のデザインコンセプトの車両は、「アルカディア」と同年にJR西日本によって新製された「ゴールデンエクスプレスアストル」をはじめ、以後イメージ先行のゴージャスを売り物にしたパノラマタイプの列車が続々と登場している。世はまさにバブル絶頂期を迎えていた頃で、それらの列車はその時代の象徴のようなものであった。

サロンエクスプレスアルカディア

（昭和62年撮影）

西若松に到着した「アルカディア」。

只見線へのイベント列車として、小出駅で歓迎を受ける「アルカディア」。

オランダ村特急
（昭和63年撮影）

長崎本線を快走するオランダカラーの「オランダ村特急」。

「有明」と併結運転される「オランダ村特急」。

オランダ村特急
（昭和63年撮影）

キャンペーンで首都圏に登場。田町電車区に停車中の「オランダ村特急」。

「オランダ村特急」の車内はオランダムード。ビールは「ハイネケン」。

テーマパーク全盛時代に活躍

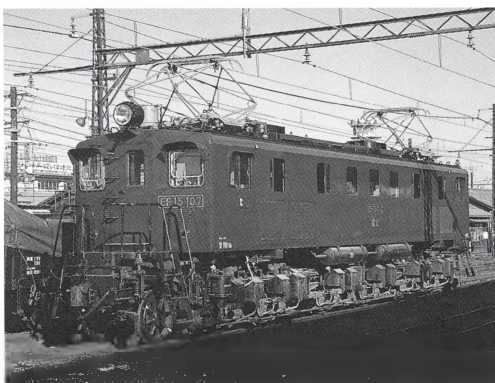
昭和63年（1988）はJR発足1年目を迎えたこともあり、鉄道界は超多忙な年であった。この年、私は「共同通信」のレジャー文化部からの依頼で「話題の鉄道」と題して、津軽海峡を渡る「北斗星」、東海道の「2階建て新幹線」とともに、博多から「オランダ村特急」を取り上げて全国に配信した。

この「オランダ村特急」は、昭和58年に開園した、長崎県西彼町にオランダの町並みを再現したテーマパーク「オランダ村」へのアクセス特急として、開園から5年後の昭和63年3月20日に小倉―佐世保間の不定期特急として運行を開始したリゾート特急列車である。車両はキハ183系1000番台を改造し、名鉄パノラマカーのように、編成の前後に運転席を2階に設置した展望パノラマカーを備えたものであった。

車内にはオランダムードを醸し出す欧風デザインが施され、乗ると同時にオランダ村の雰囲気を感じさせてくれた。

JR九州、オランダ村もこの列車の運行にはひときわ熱心で、わざわざ首都圏までキャンペーンにやってきて、品川駅で車両を展示したほどの熱の入れようだった。

その後、近くに姉妹施設「ハウステンボス」が作られると、オランダ村はその陰に隠れた存在になっていった。交通アクセスも特急「ハウステンボス」が定期化されると「オランダ村特急」の存在は薄れ、平成4年（1992）3月24日をもって廃止されてしまった。バブル崩壊後、オランダ村も経営難のため平成13年10月21日に閉園。「オランダ村特急」の華やかな時代に終止符を打った。

引退後の「オランダ村特急」のその後であるが、すっかり塗装変更され、車内もオランダムードからシックな由布院ムードに変わり、また車内販売のビールも「ハイネケン」から地ビールの「由布院ビール」に代わりつつ、人気の観光地湯布院へのアクセス列車として第二の人生を送っている。

全般検査を終えたEF15形はまるで新製機関車のような姿だった。

戦後貨物機関車の主力

戦後を語るとき、その時代のエポック・メイキングな出来事や話題が長く後世に受け継がれてゆく。「りんごの唄」や、プロ野球の川上、青田の活躍などは、戦後の日本に生きる喜びや勇気を与えた代表的な出来事といえるであろう。

鉄道でいえば戦後復興の輸送に貢献したD51形やD52形などの蒸気機関車が挙げられるが、意外に電気機関車は忘れ去られた存在になっている。当時、全国的に電化区間はまだまだ少なく、蒸気機関車の天下だったこともあるが、どっこい峠越えなど鉄道の難所には、電気機関車の力は不可欠のものだったのである。

ＥＦ15形直流機関車は、敗戦後の昭和22年（１９４７）に作られた貨物用機関車である。前年の昭和21年に誕生したＥＦ58形は旅客用機関車として作られ、華やかな旅客列車の先頭を飾っていたが、ＥＦ15形はひたすら貨物列車を引いていた。

ＥＦ15形は国鉄最後の無骨なデッキ付き機関車でありながら、スマートなＥＦ58形と多くの共通点がある。同時期に作られたということもあり、先輪が1軸などの相違点を除けばほぼ共通の設計という兄弟機である。人間の世界でも同じことがいえるが、兄貴分のＥＦ58形は鉄道の「後継ぎ」として華やかな一生を送ったが、弟分のＥＦ15形は一生を縁の下の力持ちのままで終えた。だがその性能の良さは旧型電気機関車では最多を誇る総数２０２両という数字が証明している。

だが、その数の多さゆえ、直流電化区間ではどこでも見られたという気軽さもあってか、レールファンの注目を浴びることはなかった。

ＥＦ15形は晩年には山手貨物線、東北、東海道本線など首都圏でも多く見られたが、ＪＲに移行する前の国鉄で全機その使命を終え、国鉄とともに去っていった機関車であった。

伊豆の海を見て走るEF15形の引く貨物列車。（昭和51年、伊東線・網代ー伊豆多賀間で撮影）

EF16形
（昭和52年撮影）

軽やかに峠を下るEF15形
とEF16形の兄弟コンビ。
（上越線・岩原スキー場前
一越後中里間で撮影）

長い勾配区間をモーター音を響かせて上越国境に向かう。
（上越線・岩原スキー場前ー越後中里間で撮影）

EF16形
(昭和52年撮影)

峠越えをして水上駅に到着するEF16形牽引の貨物列車。

上越国境、峠のシェルパ

「ダダダダッダダダーッ」。

上越国境のトンネルを越えてきた重連の機関車が、まるで機関銃の速射のようにレールを叩き、ポイントを渡る音を轟かせながら、スピードダウンしてホームにすべり込む。停車すると辺りは再び静かな山間の駅に戻った。上野行き寝台特急「北陸」が深夜の上越線水上駅に到着した。

EF58形の引く本務機の先頭には、峠越えの補機EF16形の姿があり、やがてそれは解き放たれて構内の闇のなかに消えていった。

昭和50年代後半までの、上越国境の峠の駅での深夜の鉄道風景である。

日本の険しい峠の鉄道には、必ず本務機をサポートする「シェルパ」の力が必要であった。上越線の上越国境にはEF16形が電車以外のすべての列車をサポートしていた。

EF16形は終戦後の昭和22年(1947)に作られたEF15形に電力回生ブレーキの勾配用仕様を備えた改造機関車で、EF15形とは兄弟分というよりも、さらに「双子の兄弟」といった間柄である。

改造されたEF16形は奥羽本線福島—米沢間の板谷峠と、上越線水上—石打間の上越国境に配置され、峠越えの縁の下の力持ちとして活躍してきた。

昭和40年、奥羽本線にEF64形が投入されると、上越線が孤軍奮闘の場になった。当時、上越線には旧「こだま」形電車、モハ181系が活躍していて、その旧型車両同士の競演がレールファンの楽しみでもあった。旧型デッキ付き機関車の魅力もさることながら、EF15形やEF58形などの兄弟分との重連は特に魅力的であった。

だが、この魅力ある山岳鉄道にも近代化の波は押し寄せ、旧型電気機関車はJR民営化を待たずしてすべて廃止されてしまった。

今は、山岳用のEF64形がその後を引き継いで峠越えに活躍している。

EF70形のサイドビュー。（昭和50年、北陸本線・武生―鯖江間で撮影）

北陸本線の本格的交流機関車

私の故郷を走っていた北陸本線の機関車だった。北陸本線の電化直後には、旅客列車などはＥＤ70形が牽引にあたっていたが、当時日本一の長大トンネルであった「北陸トンネル」の勾配区間に対応するため、より粘着力の強い強力機関車が開発された。それがＥＦ70形機関車で、昭和36年（１９６１）から40年にかけて81両が全機北陸本線に投入された。

製造初年の昭和36年といえば、私は中学を卒業したばかりで、新しい生活環境に入り、ちょうど数年にわたって鉄道趣味から遠ざかっていた時期であった。したがって、北陸本線の近代化促進に大きな足跡を残したＥＦ70形に対しては、当時特別の印象は持っていなかった。

むしろ昭和50年代に入って、北陸本線のＬ特急「雷鳥」「しらさぎ」などの撮影の際にたまたまＥＦ70形に出くわすと、その交流独特の真紅の色合いと、旧型客車の茶色、青の色彩のコントラストに好感を持って、思わずカメラを向けることもしばしばだった。さらに一つ目ヘッドライトの一次形に出合うと、鉄道好きのムシがムズムズとうずいたものであった。

昭和47年に北陸本線も含めた大阪―青森間の日本海縦貫（じゅうかん）線の電化が完成すると、ＥＦ70形の運用にも影響が出はじめてきた。直通の貨物列車などは交直流両用機関車ＥＦ81形の登場によって、ＥＦ70形は次第にローカル列車へと活躍の場を狭められていったのである。

さらには旅客列車の電車化などで、余剰のＥＦ70形はついに古巣の北陸本線を追われ、北九州地区の交流電化区間に移り、晩年を鹿児島本線と日豊本線で過ごすことになったのである。

そしてＪＲ移行の直前、国鉄に籍を残したまま、交流電気機関車のパイオニアは九州の地で全車廃止されていったのである。

EF70形
（昭和50年〜54年撮影）

新疋田のループ区間を走る
EF70形牽引の旅客列車。
（昭和54年、北陸本線・
敦賀ー新疋田間で撮影）

晩秋の越前平野を行く
旅客列車。
（昭和50年、北陸本線・
武生ー鯖江間で撮影）

ED70形
(昭和47年撮影)

どことなくスイスの旅客列車を彷彿するコンパクトなスタイルのED70形である。
（北陸本線・新疋田一敦賀間で撮影）

新疋田駅で特急「しらさぎ」の通過を待つED70形の旅客列車。
（北陸本線・新疋田で撮影）

ED70形
（昭和47年撮影）

独特の前パンタで走行したED70形。
（北陸本線・新疋田で撮影）

交流電気機関車の夜明け

日本の交流電化の夜明けは仙山線が始まりで、当時は外国の技術を導入した交流電気機関車の試作車により、試行錯誤を繰り返しながら試験運転を行っていた。その技術の成果は北陸本線電化の際に、日本初の量産タイプの交流機関車ＥＤ70形として開花したのである。

この経緯に関しては、外国との技術交流のいざこざがつきまとっていて、私もその片鱗に触れた経験がある。

１９７０年代に初めてフランスを訪れ、駅の構内で機関車の写真を撮っていると、駅員がやってきてすごい剣幕で怒鳴りたてた。「写真を撮っちゃダメ、パスポートを見せろ！」というのだ。まさか社会主義国家じゃあるまいし、鉄道写真が禁止されているとは……と驚いた。

後日、当時の国鉄の車両技術者の方に聞いたところでは「日本の交流機関車の開発では、フランスの交流技術を参考にして試作機を輸入して、量産をフランスとの技術提携で進める計画だったのだが、日本の技術者たちはおいしいところだけを盗って独自に交流機関車を作ってしまった……」ということだった。このことにプライドの高いフランス人が激昂したというのだ。

その報復で、フランスの駅では日本人と見るとイチャモンをつけてくる国鉄職員がいるらしい。まして車両にカメラを向けようものなら、彼らを余計に刺激することになる。私を怒鳴りつけた職員もレジスタンスのような老職員だった。このイチャモンは70年代のパリの駅ではその後も何度か経験したが、80年代にはまったくなくなった。多分、遺恨の残っていた職員たちが定年でリタイアしていったのであろう。

そういわれてみれば、ＥＤ70形はどことなくヨーロッパの機関車、特にスイスの機関車Ｒｅ４／４形を彷彿させる。今はすでにないＥＤ70形の写真を見たり、現役当時を思い出すたびに、あのフランスの「レジスタンス」のことを思い出すのである。

特急「オホーツク」
（昭和49年〜54年撮影）

カタカナ名特急第１号。ヘッドマークにはロシア語も掲示されていた。
（昭和49年、網走駅で撮影）

唯一のカタカナ名の愛称がウリだった

札幌―網走間を走る特急列車は、オホーツク海に面した網走にちなみ「オホーツク」と命名されている。

昭和47年（１９７２）にキハ80系により運転開始され、当時、国鉄特急列車では最初で唯一のカタカナ名の愛称が付けられたということで話題になった。

現在では「ライラック」や「スーパーなんとか……」などとカタカナ特急は別に珍しいものではないが、当時はレールファンの間では人気特急のひとつであった。それにしても、どこか日本離れした、雄大にして旅情溢れる列車名で、どことなくシベリア鉄道の列車を彷彿させるほどである。

さて、その「オホーツク」の走行区間だが、札幌を発車すると旭川までは電化区間を高速運転で快走する。旭川からは石北（せきほく）本線に入るのだが、この路線が峠道の連続で、「オホーツク」も急激なスピードダウンを余儀なくされる。そのスピードアップを図るために、昭和57年にはキハ80系に代わって強力エンジン搭載のキハ１８３系が投入され、所要時間の短縮が図られた。

私は歳のためか、どちらかといえばキハ80系時代の「オホーツク」によく乗った。「おおぞら」といい、北海道の特急にはキハ80系の思い出が深い。

峠越えの車窓風景を眺めながら食堂車でくつろぐひとときは「オホーツク」独特の旅情であった。そして文字どおりオホーツクの終着駅網走へ到着するのだから、私の北国への旅情はいやがうえにも盛り上がったのである。

現在、「オホーツク」は5往復体制になり、大きく発展した。道内の長距離の旅はすでに飛行機が台頭してきているが、やはり北の旅は鉄道がいい。それも「オホーツク」の旅情溢れる列車が一押しである。

北海道の鉄道活性化のため、また北海道の良さを改めて知るためにも、鉄道をもっともっと利用したいと思っている。

特急「オホーツク」

（昭和49年～54年撮影）

厳冬の網走湖畔を走るキハ80系「オホーツク」。（昭和54年、石北本線・呼人ー女満別間で撮影）

特急「北斗」
（昭和53年～54年撮影）

噴火湾に沿って走るキハ80系時代の「北斗」。（昭和54年、函館本線・石倉付近で撮影）

噴煙上がる有珠山の麓を走るキハ80系時代の「北斗」。（昭和53年、室蘭本線・伊達紋別で撮影）

名だたる火山を車窓に見て

日本の鉄道で車窓風景の最もお気に入りの路線は？　といわれれば、函館から函館本線、室蘭本線、千歳線を経由して札幌に至る路線が挙げられる。

なぜかと問われれば、それは沿線には名だたる火山がそびえて、それが私の気持ちをエキサイティングにさせるからである。物見遊山な気持ちで火山を見ていては地元で火山災害に遭われた方々から反発の声も上がろうが、日本は稀に見る火山列島で、その風景は日本列島の宿命的なものを備えている。走り行く車窓から「気軽」にそれらの山々が望めるのは、汽車旅の醍醐味といったところで、私はこの路線を通るたびにいろいろな思いを巡らせている。

この区間の旅では、なんといっても特急「北斗」の旅がいい。それも高速の「スーパー北斗」よりも、かつてのキハ80系による「北斗」の旅が良かった。残念ながら、現在はすべてキハ80系から代わった新しい車両で運転されている。

現在の「北斗」では、キハ183系による列車が車窓を愛でる旅にはいい。それもハイデッカーのグリーン車の旅がお勧めである。

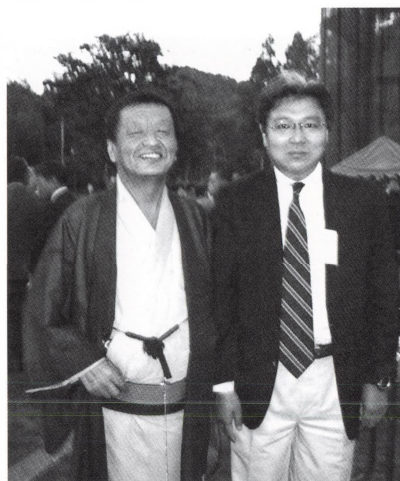
主な火山の見所としては、函館を発車してほどなく、大沼公園に差し掛かると見えてくる駒ケ岳がある。今でも時々火山活動の兆候が見られる山である。

森からは車窓右に噴火湾が見えてくる。また、はるか水平線には噴煙を上げる有珠山が望まれる。長万部を過ぎ洞爺湖温泉に差し掛かると有珠山が間近に望まれ、やがてその山陰から昭和新山が独特の山容を見せる。

室蘭を過ぎると、サラブレッドが遊ぶ牧場越しに樽前山が独特の複式火山の姿を見せてくれる。この山も近年では登山が規制されている「要注意」の火山である。

「北斗」の旅では、これらの火山のほかに海、山々などの北海道の自然が車窓の景色に変化を与えてくれるのだ。

山線のスーパーライナーの復活を……

「山線」の活性化を話す逢坂ニセコ町長（右）と筆者。（北海道沼田町にて）

　平成12年（2000）6月に北海道沼田町で開催された「第4回全国SLサミット」に出席し、懇親会の席上で逢坂誠二ニセコ町長とお会いして談笑する機会を得た。

　逢坂さんは熱心なレールファンで、中学生の頃は函館本線を走るC62形の引く急行「ニセコ」の姿に憧れていたそうだ。しかし、函館本線の小樽—長万部間の通称「山線」は、その地形的なこともあり、優等列車が次々と廃止され、今ではローカル列車だけが走る寂れた路線となってしまった。

　この山線にはかつて、急行「ニセコ」や特急「北海」などが走る華やかな時代があった。特に特急「北海」は、ほかの函館—札幌間を結ぶ「おおぞら」「北斗」が室蘭—千歳間を経由するのに対して、勾配区間が多い山線経由の特急として昭和42年（1967）に運転を開始した。

　当時はキハ80系の7両編成で、3号車にはしっかり食堂車も営業していた。この頃はC62形重連の急行「ニセコ」と、その華やかさを競っていた。

　しかし、函館—札幌間の所要時間の短縮は北海道の鉄道において宿命的なものがあり、室蘭、千歳線の高速列車を重視するあまり、山線経由の列車は次第に廃止されていった。

　特急「北海」も、一時はスピードアップを図りキハ183系が投入されたが、沿線の過疎化による乗客の減少は止まらず、ついに昭和61年11月1日をもって山線から姿を消した。

　逢坂さんはいう。「せめて『スーパー北斗』を1往復でも山線経由にしてくれたら、小樽への観光客にも利用され、沿線の活性化にもつながるのだが……」と。

　私もまったく同意見で、「スーパー北斗」の山線経由を切に要望するものである。

函館本線の「山線」を走るキハ80系「北海」。（昭和56年、函館本線・塩谷―小樽間で撮影）

特急「ひだ」

（昭和54年～55年撮影）

名湯、下呂温泉の露天風呂からキハ80系「ひだ」を見る至福のひととき。（昭和54年、高山本線・下呂付近で撮影）

日本の風景とディーゼル特急

シンプルな文字だけのヘッドマークを付けていた「ひだ」。(昭和55年、高山本線・焼石駅で撮影)

熱心なレールファンの方々からは異論もあろうが、私は日本の風景に最も適した「絵」になる列車、車両はキハ80系だと思っている。もちろん鉄道はなんでも好きで、なかでも新幹線は私の大好きな鉄道なのだが、こと日本の風土、風景に似合った車両といえば、きわめて個人的だがキハ80系を挙げざるを得ない。

キハ80系の走る路線は、できれば日本的な風土、風景の路線がいい。その最も理想的な路線が高山本線である。

私は高山本線に日本の鉄道風景のエッセンスがぎっしり詰まっていると思う。清流あり、峠あり、深い山々あり、温泉ありと、日本の鉄道風景の縮図のようなこの路線に、優雅でやさしいスタイルのキハ80系はまさにぴったりと調和したのである。したがって私は高山本線によく出かけ、名湯下呂温泉の露天風呂からキハ80系の姿をよく眺めたものだった。まさに絶景であった。

高山本線の特急「ひだ」は、昭和43年(1968)に名古屋—金沢間の特急列車として誕生した。高度経済成長の波に乗り、折からの観光ブームも手伝って、「ひだ」は運転本数を増やして大きく成長した。

現在は名古屋—富山間のメインルートを中心に、飛騨古川—高山間の区間運転を含めて10往復以上の「ひだ」が走っている。

寂しいことに、平成元年(1989)から新鋭キハ85系に順次置き換えられて、現在はキハ80系の姿は見られなくなった。

だが、近年の奇をてらったデザインの特急が多いなかで、キハ85系はなかなかどうして高山本線の風土によくマッチして好感が持てる列車で、キハ80系の良き後継車両といったところである。

三瀬谷の鉄橋を行く「南紀」。

キハ80系最後の力走

名古屋―天王寺間の紀勢本線は、電化される以前はキハ80系の天下だった。

昭和40年（１９６５）、名古屋―天王寺間の紀勢本線をほぼ全線走破して紀伊半島を一周する特急として「くろしお」が誕生した。

当時は「はつかり」に使われ、「ブルドック」といわれたキハ81形が先頭を飾り、グリーン車が2両連結されていた。これは南紀方面への新婚旅行向けの配慮だったという。

もともと「くろしお」のネーミングは、四国、房総半島など黒潮ゆかりの地を走る列車に名付けられていた愛称だった。そして最後に根付いたのがこの紀州の地であった。

昭和53年（１９７８）10月、和歌山―新宮間の電化完成により、紀勢本線の列車は電車と気動車の2本立てとなり、電化区間には振り子電車３８１系が投入された。

未電化の新宮から名古屋寄りの区間は、これまでどおりキハ80系による特急がそのまま置き換えられたが、「くろしお」の名は電車に譲られ、キハ80系は新たに「南紀」として名古屋―新宮間で運転を開始した。

高山本線の特急「ひだ」と同じキハ80系が走る路線としてレールファンの人気も高かったが、老朽化によりキハ80系は次第に淘汰され、「南紀」も平成4年（１９９２）から新鋭キハ85系に代わっていった。

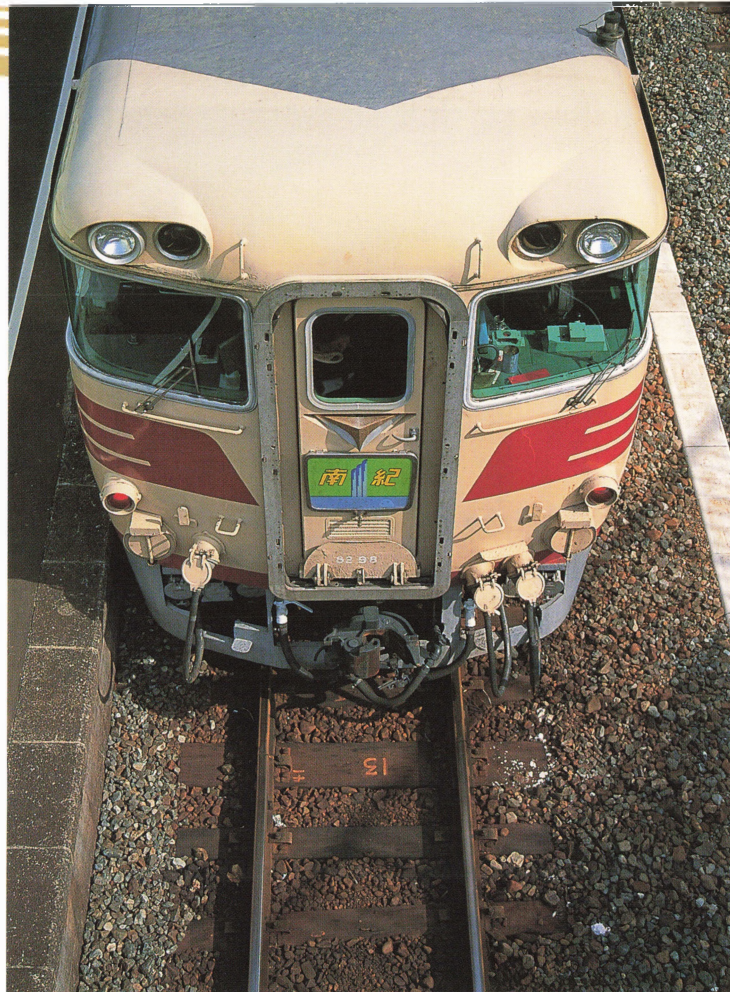
「南紀」は定期列車としてはキハ80系最後の列車となり、その引退のときには多くのレールファンが惜別のカメラを向けた。

現在は、強力エンジンを搭載したキハ85系による「ワイドビュー南紀」が一日4往復（定期）運行され、名古屋―新宮間を3時間22分で結んでいる。

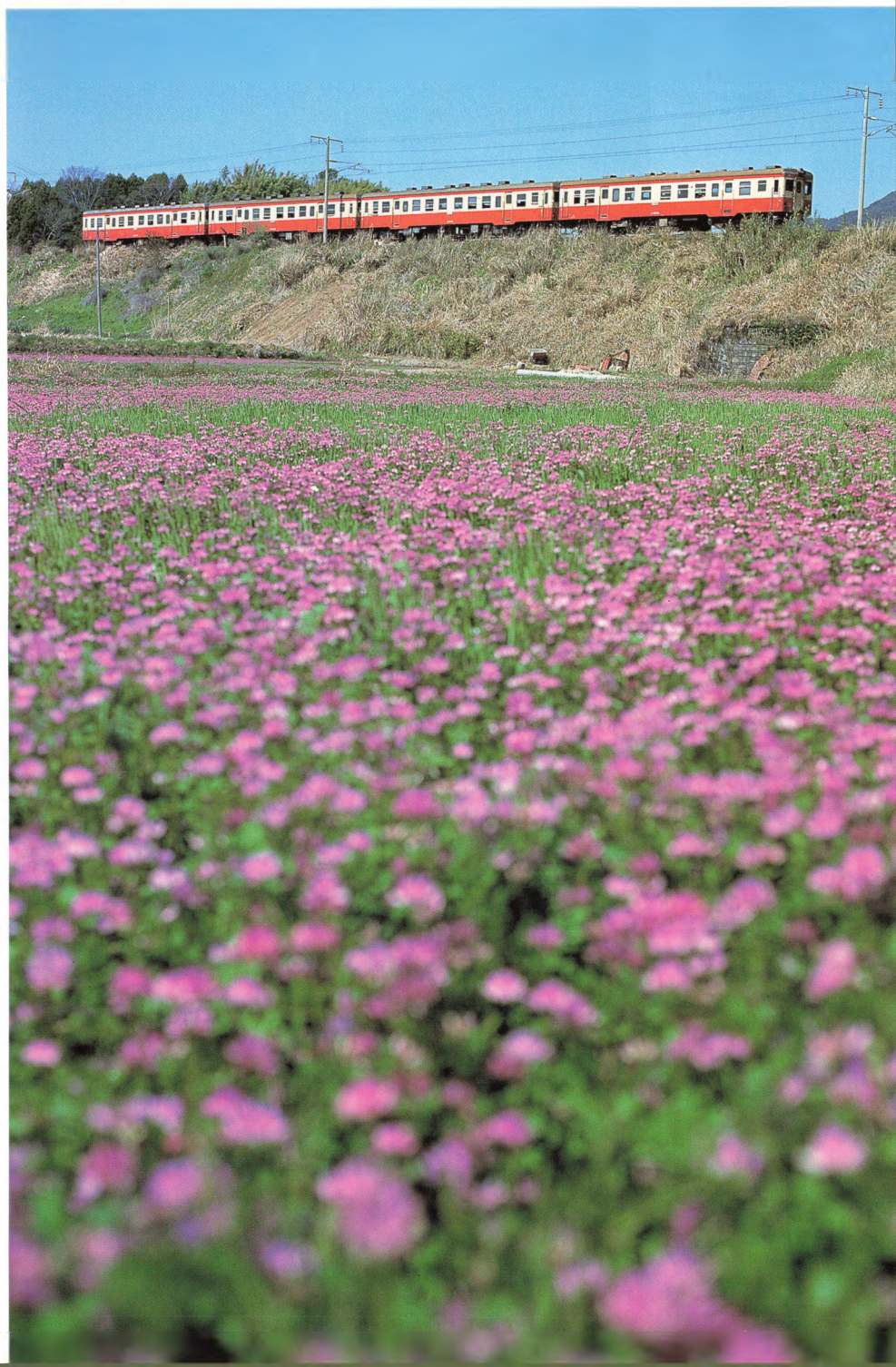
またそのスピードアップには、昭和62年に開業した第三セクター鉄道「伊勢鉄道」の短絡線経由の効果も大きいものがある。

特急「南紀」

（平成２年撮影）

女性的な姿で人気のあったキハ80系の前面。特にヘッドライトの優美な曲線が人気の的だった。
（紀勢本線・三瀬谷駅で撮影）

伊勢鉄道内で交換する「南紀」。
（伊勢鉄道・河芸駅で撮影）

キハ10系・20系
（昭和49年～56年撮影）

電化完成後の鹿児島本線でも、当時はローカル線からのキハ10系・20系の姿が見られた。（昭和49年、鹿児島本線・串木野―市来間で撮影）

水島臨海鉄道ではキハ20系の旅ができる。写真は国鉄塗装当時の姿。(昭和56年撮影)

国鉄ローカル線の近代化に先鞭をつけた

昭和20年代、ローカル線に颯爽と登場した10系気動車は、国鉄近代化に先鞭をつけたディーゼルカーであった。

私は昭和40年代から50年代にかけて、蒸気機関車を追って全国各地を旅したが、当時はほとんどのローカル線区でキハ10系の姿が見られた。シンプルな正面貫通扉が付いた3枚窓は屋根の部分が浅く「のっぺり」とした表情で、私の好きなディーゼルカーのひとつだった。

車内は今の車両コンセプトの「快適」さとは程遠いものがあり、座席は4人ボックスシートながら背もたれの浅いベンチタイプでビニール貼り、少しもたれかかると後ろの座席の乗客の背の感触が伝わってくるものだった。それに背面と座席の間に少し空間があったことをよく覚えている。

その車両の中央部には、床下のエンジンからの排気エントツにあたるパイプが天井までつながっていて、天井の排気口から夥しい排気ガスを噴出して峠を越えていた。

キハ10系で最も強く印象に残っているのは、車内にいつも油の匂いが漂っていたことである。これは床下のディーゼルエンジンのせいかもしれないが、また清掃のときに床に油を敷いていたせいでもあるようで、床はいつも黒光りしていた。

ローカル線に君臨したキハ10系は、新型ディーゼルカーの台頭と同時に廃車され、一部は地方私鉄に譲渡されていった。それらのなかで、最も当時の姿を残しているのが茨城交通のキハ10系である。今は走ることはないが、ほぼ原形を保っている。

また旅が楽しめるのは、岡山県倉敷市にある水島臨海鉄道である。ここにはキハ10系の後継車キハ20系が健在で、若干の車内改造はされているものの、キハ10系の面影をたどりながら乗車できるのがうれしい。

キハ55系
（昭和49年～54年撮影）

国鉄列車に連結して走っていた島原鉄道のキハ55系。（昭和49年、鹿児島本線・原田近郊にて撮影）

準急・急行型ディーゼルカー

この気動車も私には懐かしい車両である。昭和30年代に入って新製されたキハ55系は、非電化区間の幹線を走る準急に多く使われていた。

電化前の昭和35年（1960）、北陸本線に当時珍しい「循環準急」が名古屋を起点に走りはじめた。この列車は、名古屋から東海道本線で米原を経由して北陸本線を走り、富山から高山本線に入って、岐阜から再び東海道本線を名古屋に向かうというもので、その逆コースの列車も設定され、それぞれ「しろがね」「こがね」という愛称が付けられていた。

当時私は中学生で、その運行初日に武生駅へ行き、キハ55系の勇姿を見た。それまで旧型客車一辺倒だった北陸本線でカラフルなディーゼルカーを見たとき、しみじみと「北陸本線も、やっと都会の列車が走るようになった……」と思ったものである。

この循環準急には、親戚が名古屋にいたこともあって何度か乗っている。北陸トンネル開通前の「山中越え」も蒸気機関車の旅に比べてはるかに快適だったし、室内に入ってくる排気ガスの匂いも、バスの排気ガスを追って走っていた子供の頃を思い出すものだった。当時、排気ガスは公害も叫ばれず、子供たち好みの匂いだったのである。人気列車だけあって車内は超満員で、いつも終点の名古屋まで立ったままであった。車内中央部にあった排気ガスの煙突は、触れるとほんのり暖かかった。

この懐かしいキハ55系も、その後性能の良いディーゼルカーが登場すると、急行編成から外されてローカル車として運用されるようになった。

私が急行編成のキハ55系に乗ったのは昭和56年、四国での「うわじま」乗車が最後だったと記憶している。キハ55系への乗車は、その後、島原鉄道で国鉄から払い下げられたキハ55系が最後だった。その島原鉄道のキハ55系02番も廃車され、キハ55系の灯は惜しくも消えてしまった。

キハ55系
（昭和49年～54年撮影）

キハ55系は主に西日本に多く見られた。写真は国鉄高森線（現・南阿蘇鉄道）で走っていたキハ55系。（昭和54年、高森線・高森駅近くで撮影）

急行「えびの」
(昭和54年～平成２年撮影)

真幸駅のスイッチバックを行く国鉄塗装長編成時代の「えびの」。(昭和54年、肥薩線・真幸駅で撮影)

急行「えびの」
(昭和54年～平成2年撮影)

3両編成時代の「えびの」。(平成2年、日豊本線・青井岳－田野間で撮影)

我が愛すべき九州のローカル急行

急行「えびの」は、風光明媚な肥薩線、吉都線を走っていた急行列車である。昭和34年（1959）に熊本―宮崎間を走る急行として登場した、九州の古参列車だった。最盛期には博多―宮崎間の九州縦断路線を走破した経歴もあり、九州を代表する急行列車として活躍した時代もあった。

しかし、モータリゼーションの波はいかんともしがたく、博多―熊本間の高速道路並行区間での役目を終えて、再び創設当時の熊本―宮崎間の運転に戻った。

だが、同区間にも高速道路が次々と開通し高速バスが走りはじめると、「えびの」の存在も次第にあやしくなり、ついに平成12年（2000）3月のダイヤ改正で40年以上の歴史の幕を閉じた。

私にとって急行「えびの」の思い出は多い。蒸気機関車を追って肥薩線を旅したときなど、周遊券をフルに利用して「えびの」には大変お世話になった。特に人吉から大畑にかけての「大畑ループ」へは私のみならず多くのSLファンを誘ってくれたし、ループを行く「えびの」はD51形に負けず劣らずの堂々とした編成で見応えがあった。また真幸のスイッチバックを行く「えびの」も忘れることができない。

肥薩線から日豊本線に移動するときも、「えびの」の世話になった。当時、日豊本線ではC57形が大活躍中で、それらの蒸気機関車を追って、吉都線をはじめ都城―宮崎間などに「えびの」で向かった。当時のSLファンにとって、「えびの」は思い出深い、惜別の列車であったことだろう。

「えびの」の思い出といえば、熊本から人吉に着いたときのことである。確かな年代は失念したが、昭和40年代後半のことであったと思う。人吉に着いたとき、ホームから「五木の子守歌」のメロディが流れてきて、その旅情に思わず胸が熱くなった記憶がある。その土地の情景、人情に触れたとき、旅をしてきた喜びがひしひしと感じられてくるのである。

釧路川を走る長編成時代の「しれとこ」(昭和49年、釧網本線・釧路―東釧路間で撮影)

雄大な風景を走った

この急行列車も、現役の蒸気機関車を追っていた時代の思い出深い列車である。

「しれとこ」が走った釧網本線は、レールファンや旅ファンに人気のローカル線で、旅雑誌ではいつもベスト1を確保している。私もこの路線が大好きで、ましてやSL晩年の頃は、釧網本線に日参状態であった。

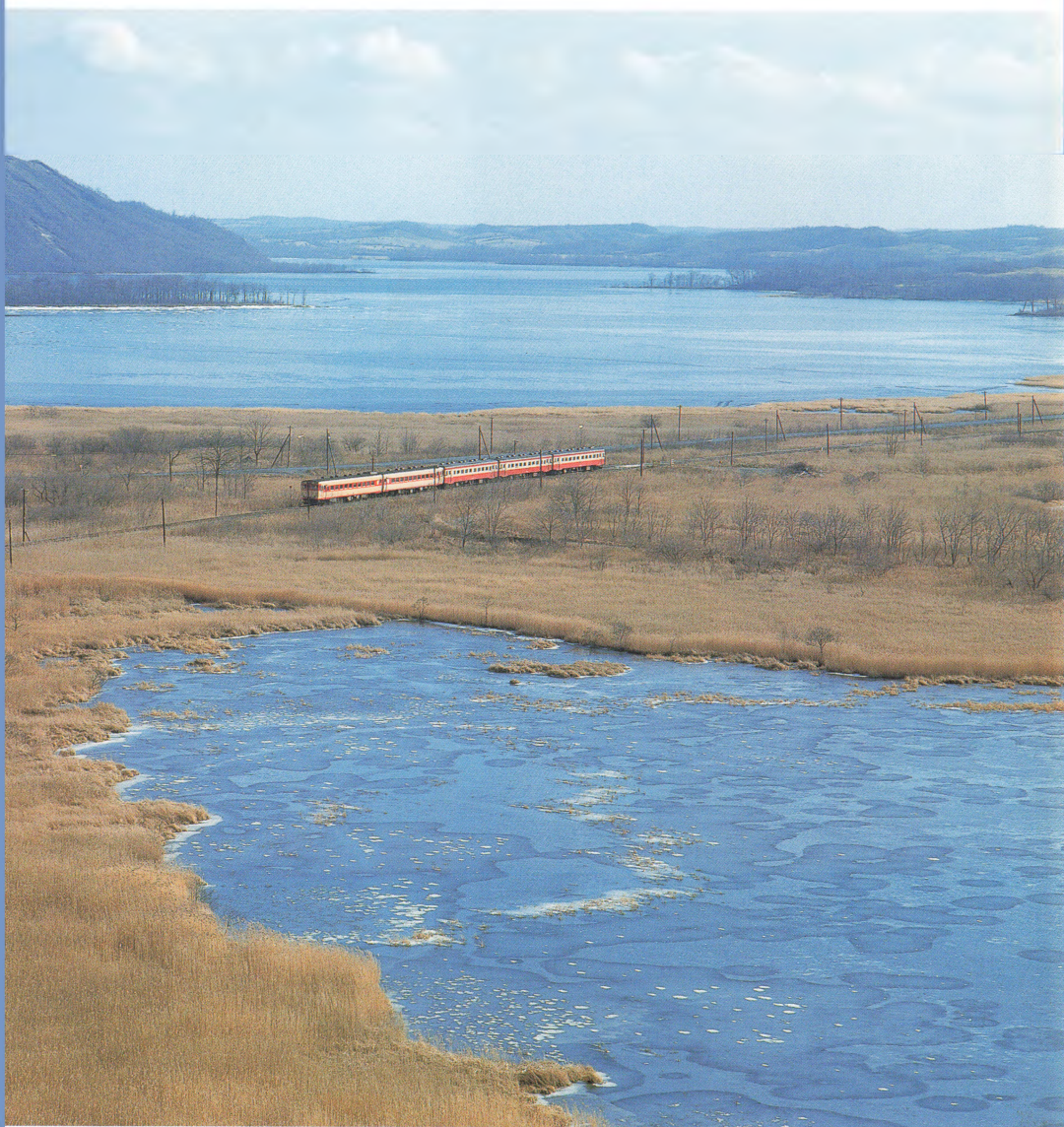
急行「しれとこ」は、昭和36年(1961)に北見―網走―釧路間を走る準急列車として運転を開始した。その後昭和41年に急行列車に格上げされ、釧網本線を代表する列車に成長した。

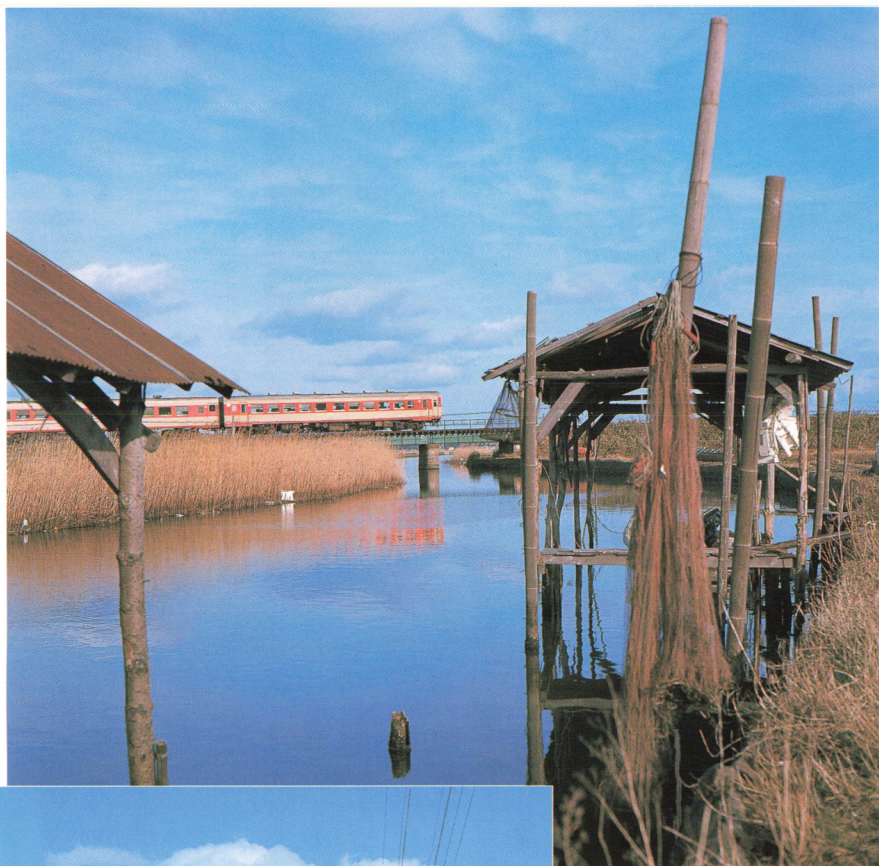
昭和40年代、私は釧網本線を走るC58形の引く混合列車を追って旅をした。厳冬の釧路湿原で汽車を待っている間、そこに蒸気機関車以外の列車が通過すると、私は寂しさを紛らわせるためカメラのシャッターを切った。それが急行「しれとこ」だった。当時の編成の記憶はないが、改めて写真を見ると、キハ22系のほかに旧型の20系気動車を連結した、実に変化のある編成だったことがわかり興味深い。

当時、SLファンの多くは蒸気機関車以外の車両には目もくれず、SLを窮地に追いやったディーゼル車が来ようものなら、嫌悪感を持つ者も多かった。今思えば、それらの車両を撮っていたのは正解だった。鉄道の歴史的経緯を如実に物語っている。この写真を掲載できたのも、私のカメラマン人生においての記録主義の結果である。

急行「しれとこ」は、昭和61年11月に廃止されたが、その名は快速列車として現在も残っている。だが、その姿は気動車1両の寂しい編成である。

釧網本線は今、旅情溢れるローカル線として注目を集めている。沿線の流氷見物や、釧路湿原を巡るイベント列車の運転が人気を呼んでいるが、やはり観光客を乗せてこの路線を走破する急行列車がないのは寂しい。

急行「しれとこ」
(昭和47年～49年撮影)

冬の釧路湿原を走る急行「しれとこ」。(昭和47年、釧網本線・塘路ー茅沼間で撮影)

急行「能登路」
(昭和47年～平成２年撮影)

のどかな穴水湾を眺めて走る「能登路」
(昭和48年、七尾線・能登中島―笠師保間で撮影)

新雪の峠の駅でタブレットを交換。
(昭和47年、七尾線・能登三井駅で撮影)

平成13年に廃止された輪島駅に停車中の急行「能登路」。（平成2年、輪島駅で撮影）

能登観光に活躍した気動車急行

高度経済成長のなかで、レジャーにもゆとりが求められるようになった昭和40年代、国鉄により「DISCOVER JAPAN」というキャンペーンが展開され、旅のスタイルが世相とともに大きく変化した。

それはメディアの発信するムードたっぷりの旅のスタイルで、多くの女性が能登路を訪れた。最果てムードが漂う能登は、その旅志向にぴったりだったのであろう。

金沢から能登半島に誘った列車は急行「能登路」で、美しいヘッドマークを飾り付け、いかにも観光地への列車という雰囲気を漂わせていた。

この頃、昭和40年代の後半までは、七尾—金沢間にはC58形の引く旅客列車が走り、七尾から先にはC56形が貨物を引いていた。また観光客のためにC11形の引く和風イベント列車「奥能登」を運転していた。その間合いに急行「能登路」が走っていたのだから、この頃が能登半島の鉄道の最盛期であったのだろう。

私もこの頃、蒸気機関車を追って能登をよく訪れた。福井への帰省の途中に七尾線に寄り、次に福井からの越美北線の8620形を撮影してと、寄り道しながらの帰省だった。「能登路」はいつも満員状態で、特に夏休みシーズンには始発の金沢駅からすでに満員で、臨時列車も多く運転された。

昭和50年代、能登の鉄道に大きな変化が表れはじめた。次第にマイカーが普及し、沿線の過疎化が進み、さらには観光客のニーズも大きく変化しはじめたこともあり、七尾から先の鉄道が廃止の運命をたどった。

幸い第三セクター化により鉄道はなんとか生き延びて、「能登路」もかろうじて残ったが、金沢—和倉温泉間の電化完成で金沢からの直通運転も大きく変化し、最盛期には9往復を数えた「能登路」も現在は2両編成で、電車に併結されて運転されている。

特急「白山」
（昭和62年撮影）

碓氷峠を越えた

昭和47年（1972）3月のダイヤ改正時に上野―金沢間に誕生した特急電車で、信越本線を経由してほぼ本州を横断したロングラン特急だった。横川―軽井沢間の碓氷峠を、「峠のシェルパ」EF63形の助けを借りて越えた姿も今は懐かしい。

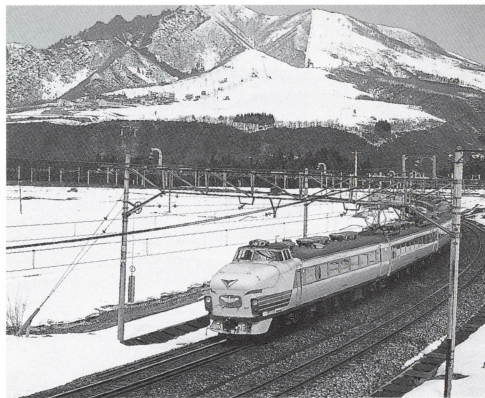
私も何度か「白山」に乗ったが、食堂車から眺めた美しい景色や、軽井沢から乗られた皇太子殿下と同じ列車だったことなどが懐かしい思い出として残っている。

「白山」に使用されていた電車は、横軽間の協調運転用の489系で、初期に連結されていた食堂車の廃止後は、コンビニカー、ラウンジカーを備えていたこともある。

最後まで残った1往復も、長野新幹線（北陸新幹線）開業とともに姿を消した。

ボンネットスタイルの489系。

特急「はくたか」
（昭和51年撮影）

成長を遂げた高速特急

現在、越後湯沢―金沢間を走る特急「はくたか」は、キハ80系によって昭和40年に「白鳥」から分離したかたちで上野―金沢間に誕生した。当時は同区間を7時間50分もかけて走っていた。その後、昭和44年（1969）には485系電車により上越線経由の特急に成長した。

上越国境付近を行くボンネット特急「はくたか」。

「はくたか」が大きく飛躍したのは、平成9年（1997）の北越急行の開業だった。新幹線接続の越後湯沢から同線を経由することで、首都圏と北陸を最短ルートで結ぶ特急としてよみがえった。

現在、681系、485系などが使われており、北越急行線内では在来線最高の時速140km（681系）で走行している。

特急「やまばと」
（昭和61年撮影）

板谷峠を豪快に越えた

「やまばと」の愛称は、昭和32年（1957）に高山本線に登場した臨時準急が始まりで、昭和39年に上野—山形間の気動車特急として誕生。だが翌年には「つばさ」に改名されてしまった。電車特急としてよみがえったのは昭和43年のことで、一日2往復が運転された。福島—米沢間の奥羽本線板谷峠を越える特急として注目を浴び、昭和53年からはL特急に指定された。この頃が「やまばと」の全盛時代であった。

昭和61年10月のダイヤ改正において、「やまばと」は「つばさ」に吸収されるように全列車廃止され、「つばさ」は現在、山形新幹線として東京—山形・新庄間にその名を残している。

吾妻連峰を背に走る「やまばと」。

特急「ひばり」
（昭和49年撮影）

東北本線の花形列車

「ひばり」のルーツは、昭和36年（1961）にキハ80系気動車により上野—仙台間の不定期特急として誕生したのが始まりである。

その後、昭和40年に485系により電車化され、昭和43年には6往復体制に成長した。さらに昭和47年にはL特急化され、11往復となり、まさに東北本線を代表する特急電車となった。当時の上野—仙台間の所要時間は4時間15分であった。

だが、昭和57年6月の東北新幹線暫定開業時に一部列車が廃止されたのを皮切りに、同年11月の本開業時において、「ひばり」は全列車が廃止されてしまった。

関東平野を走る「ひばり」。

石灰石専用貨物を引き、山を降りるED16形。（青梅線・軍畑ー二俣尾間で撮影）

石灰輸送に晩年を過ごした

私は電気機関車ではEF57形とED16形をよく追いかけた。ともに戦前生まれの名機といわれたものである。旅客用のEF57形に対し、ED16形はローカル線の石灰(せっかい)輸送に活躍していたが、そのED16形が走る奥多摩の風景に私は惹(ひ)かれていた。

ED16形は昭和6年（1931）に誕生した機関車である。主に中央線と上越線で活躍し、晩年は奥多摩に居を移して貨物列車を牽引していた。それも専用貨車という重量級の貨物の牽引にあたっていて、私はすっかりED16形の魅力の虜になった。

そしてED16形の終焉は、昭和58年の新宿駅発「お別れ運転」特別列車と聞く。いささか晴れがましすぎるED16形の引退であった。

特急「あいづ」
（昭和49年撮影）

会津路に誘う

クロ481系を先頭にした「あいづ」。

特急「あいづ」は、昭和34年（1959）9月に仙台―喜多方間で運転された準急列車がルーツである。

この列車はその後、急行「いなわしろ」に変わり、「あいづ」の名称は昭和43年10月のダイヤ改正で、上野―会津若松間の特急電車として再登場した。車両は「ひばり」と共通運用の485系を使用。ボンネット型の先頭車がグリーン車というクロ481系を使用していたり、また食堂車を営業していたこともあり、レールファンには話題の電車だった。

「あいづ」は東北新幹線開業後も存続し、平成5年（1993）に「ビバあいづ」と名を変えて、郡山―会津若松間に今も走っている。

EF30形
（昭和52年撮影）

ステンレス機関車

首都圏や関西からのブルートレインが下関に到着すると、最前部で機関車が交替する。本州の直流区間と、九州の交流区間にまたがるため、関門トンネル内は交直両用機関車が使われてきた。かつては直流機のEF65形から交替した、ステンレスボディーのEF30形が関門海底トンネルにブルートレインを誘った。

EF30形機関車は、昭和35年（1960）にEF10形に代わる関門トンネル用機関車として誕生した。ステンレスボディーは海底トンネルの「塩害」の錆から守るためのものだった。

だが、EF30形も老朽化が進み、昭和60年代から後継機のEF81形に代わり、順次廃車されてしまった。

特急を引いて関門トンネルをゆく。

EF71形
（昭和51年撮影）

北の峠のシェルパ

旧形客車を引いて板谷峠を越えた。

信越本線横川―軽井沢間の碓氷峠を越えていた「峠のシェルパ」ことEF63形は、その最後を多くの人たちに看取られ廃止されていった。

だが、ここにもうひとつ新幹線開業により、ひっそりと姿を消した「峠のシェルパ」がいる。奥羽本線福島―米沢間の板谷峠を越えたEF71形である。かつては気動車特急時代の「つばさ」の補機として使われた経緯があり、交流機のなかでは最大の出力を誇っていた。

山形新幹線が開通するまでは、貨物、旅客列車の先頭に立っていたが、板谷峠がミニ新幹線化されると、板谷峠から静かに姿を消していった。

ED71形
（昭和50年撮影）

東北本線電化の立役者

貨物列車を牽引するED71形。（福島駅で撮影）

北陸本線の電化完成で登場した日本初の本格的交流機関車ED70形は、その後発展をつづけ、東北本線電化に際してはさらにパワーアップしたED71形に生まれ変わった。これまでのコンパクトなED70形から、よりパワフルで精悍な顔立ちとなり、前面貫通扉をさらに強調した、現在の機関車のパイオニア機にふさわしいスタイルだった。

昭和34年（1959）の1号機誕生以来、長く東北本線で活躍し、昭和50年代中期には福島に集結、旅客貨物の両用に活躍した。しかし、次世代機ED75形の台頭で、昭和50年代後半には次々と廃車となり、最後まで残った福島の16両も、昭和57年11月のダイヤ改正でほとんど姿を消してしまった。

クロ81系ボンネットタイプの「くろしお」。(御坊で撮影)

観光特急として君臨する

特急「くろしお」は、昭和40年(1965)に名古屋―天王寺間の気動車特急として誕生した。当時、同区間を8時間40分もかけて走破していた。

車両はキハ80系で、1等車(グリーン車)を2両連結していた。まだまだ海外への新婚旅行が一般化していない時代で、南紀方面へ旅行する新婚カップルの利用が多かった。「くろしお」はこの時代から観光列車としての地位を固めていたのである。

昭和53年、紀勢本線の天王寺―新宮間の電化完成により、振り子電車による「くろしお」が再スタートし、運転区間も電化に合わせ、天王寺―新宮間となった。

私の思い出としては、やはり特異なスタイルで「はつかり」に使われていた、「ブルドック」キハ81系が先頭を飾っていた「くろしお」が強く印象に残っている。

北国の名急行

急行「大雪」の歴史は意外に古い。戦後間もない昭和22年（1947）、急行「大雪」は北海道のメインルート函館─札幌─旭川間に誕生した。その後、特急の増発などにより、「大雪」は昭和38年から札幌─旭川─網走間の急行列車として、さらに北に向かうようになった。

昼は気動車急行、夜は旧型客車による客車急行として運行された。当時、蒸気機関車を追って乗車した夜行列車には、1両にA寝台、B寝台が半分づつの「オロハネ」という寝台車が連結されていた。

長年走りつづけた「大雪」も、平成4年（1992）に特急増発のため、その姿を消してしまった。

水芭蕉の咲く大地を行く「大雪」。

関西と高山を結んだ

高山本線にはJR東海ご自慢の「ワイドビュー ひだ」が颯爽と走っているが、その列車の陰で、旧国鉄のキハ28形・58形混合編成の急行「たかやま」が、大阪から直通列車として運転されていた。

旧塗装時代の「たかやま」。

「たかやま」は、昭和40年（1965）から、名鉄（名古屋鉄道）の神宮前から高山本線に乗り入れる急行列車に使われていた愛称だった。昭和46年に大阪と高山本線を結ぶ急行となり、国鉄カラーの気動車が東海道本線を走り、高山本線に乗り入れた。

平成2年（1990）には、塗装変更、車内改造などが加えられたが、平成11年12月に廃止となり、旧国鉄の気動車急行がまたひとつ姿を消した。

急行「砂丘」
（平成5年撮影）

山陽と山陰を結んだ急行

鳥取の砂丘から命名された急行「砂丘」は、昭和37年（1962）9月、宇野―岡山―鳥取間を結ぶ急行として誕生した。

当時は瀬戸内の都市と日本海側を結んでいたばかりでなく、本四連絡列車の役割も果たしていた。

その後、岡山から津山―因美線経由で運転されたが、並行するバスに対抗して増発した時代もあったもののクルマには勝てず、乗客はジリ貧の状態がつづいていた。

使用していた気動車の老朽化、対抗するバスなどの影響により、ついに平成9年（1997）、その使命を終えた。

ヘッドマークを付けて走る「砂丘」。

急行「いよ」
（昭和58年撮影）

四国の気動車急行

今でこそ四国の鉄道は近代的な気動車特急や特急電車が走る華やかな路線に生まれ変わっているが、かつて電化前には気動車急行が四国内をネットしていた。

急行「いよ」は、昭和31年（1956）、当時新製されたばかりのキハ55形により、高松桟橋と宇和島を結ぶ急行列車として誕生した。宇高連絡船からの乗客を乗せて、瀬戸内海沿岸の主要都市を結んでいたのである。ところが、瀬戸大橋が開業し、四国の幹線が次々に電化されると、特急網が整備され、急行列車は次々と特急に格上げされた。「いよ」も特急「いしづち」に格上げされ、平成元年（1989）、その名は消えてしまった。

特急増発で消えた急行「いよ」。

国鉄2　廃止されたローカル線

西若松駅での国鉄会津線のさよなら列車発車のセレモニー風景。
（昭和62年撮影）

会津線を走る国鉄会津線のさよなら列車。（昭和62年撮影）

国鉄会津線（1）
（昭和58年～62年撮影）

国鉄会津滝ノ原駅。当時は会津線の終着駅だった。（昭和58年撮影）

昭和61年に発行された「会津滝ノ原駅」駅名変更の記念切符。（筆者所蔵）

会津鉄道の救世主、トロッコ列車が走る。

惜別のローカル線

会津若松から南会津に路線を延ばしていた国鉄会津線は、かつて現在の只見線が会津線と呼ばれていた頃には「滝ノ原線」といわれていた。おそらく終着駅だった「会津滝ノ原」に由来していたのであろう。

阿賀野川の支流の大川に沿って走り、美しい渓谷や、穏やかな日本の田園風景が点在する風光明媚な路線で、昭和50年代までは蒸気機関車がのんびり走っていた。

しかし「国鉄特定地方交通線」の廃止対象線区になってからは、その生き残りをかけて存続運動が進められ、幸いなことに国鉄会津線は第三セクター「会津鉄道」として再スタートを切ることになった。

さらには、「野岩鉄道」の開業によって鬼怒川と終着の会津滝ノ原が結ばれ、首都圏浅草から会津田島まで直通電車が運転されるようになった。

これまでの国鉄の経営では考えられなかった変化である。これが鉄道の「改革」であると、私は国鉄がなくなることに一抹の寂しさを感じながらも、民営化を歓迎した。

かつてはうらびれた終着駅のたたずまいだった会津滝ノ原駅が、「会津高原駅」と名を変え、浅草から東武鉄道の新型電車が乗り入れるほどになった。私はこの移り変わりを見て、隔世の感を強くした。

国鉄から第三セクター会津鉄道に移行しても、その経営は相変わらず苦しいものがあるが、第三セクター鉄道の今後に注目したいし、温かい目で将来を見届けたいと思っている。

冷たい雨に濡れる根室標津駅。

北方領土を目の前に見て

標津線は道東の原野を走っていたローカル線である。

私は昭和40年代の後半、ここを走るC11形を撮影するために訪れているが、北海道の広大に風景に呑み込まれていたためもあってか、その時の記憶はモノクロのネガに焼き付けた以外は定かでない。ただ、当時のC11形の1両が大井川鉄道に動態保存されたと聞いて、その機関車の面影を膨大なネガのなかから探したことがあった。

そのとき、断片的な記憶のなかから、ある駅前食堂での思い出がよみがえってきた。撮影を終えて食堂でラーメンを食べていると、年老いた女主人が東京から来たという私に、「実は東京に行った娘が心配で……東京は危ない所でしょう？ 今度、訪ねて標津に戻るようにいってやってください」と頼まれた。

年老いた母にしてみれば、東京も標津も同じ感覚の土地であったのだろう。そのときは「ご心配なく。東京にもいい所はあるんですよ」とやんわりと断り、励ましたことがある。

根室標津の駅前をたどればすぐ海岸に出る。水平線の彼方にはソ連に占拠されたままの北方領土が見えるはずだったが、この日は濃い海霧に覆われていた。

次に標津線を訪れたのは、蒸気機関車亡き後の昭和58年（1983）だった。この日は冷たい雨が降っていて、北方領土はまたも姿を現さなかった。

標津線は平成元年（1989）4月に廃止になった。これで標津線を訪れることはないだろう……と思っていたら、「廃線跡ブーム」で、平成7年に根室標津を訪れる機会を得た。だが、この日も水平線には雲が垂れ込め、我が同胞の土地はとうとう見えずじまいだった。

JR標津線

（昭和58年撮影）

終着の根室標津駅はすでにかつての活気はなく、終焉を待つばかりだった。
（根室標津駅で撮影）

根室標津近郊の鉄橋を渡るローカル列車。

国鉄白糠線
（昭和58年〜平成７年撮影）

終着の北進駅は、およそ駅を作るとはいい難い環境の下にあった。（昭和58年撮影）

１両だけのディーゼルカーに、乗客はいなかった。（昭和58年撮影）

［写真上・下］廃線後の上茶路駅。（平成７年撮影）

国鉄特定地方交通線、廃止第1号

国鉄末期に全国のローカル路線が相次いで廃止されたり、第三セクター鉄道に移行された。

「国鉄特定地方交通線」。いわゆる「国鉄再建法」にもとづいて廃止路線として設定され、順次廃止されていった路線を指す。ローカル線の廃止はそれ以前にも存在したが、この国鉄再建法のもとで最初に廃止されたのが北海道の白糠線で、昭和58年（１９８３）のことであった。

白糠線は、昭和39年10月に根室本線白糠から上茶路間が開通し、昭和47年９月には北進までの全線33・１kmが開通した比較的新しい路線である。

この段階では行き止まりの「盲腸線」だったが、本来は池北線足寄駅と結ばれる計画で、建設が促進されていた。だが、その後のモータリゼーションの発達と、沿線の過疎化などで計画は中断、現行の路線までが廃止の憂き目にあってしまった。

私が初めて白糠線を訪れたのは、廃線寸前の昭和58年６月のことだった。すでに廃止が決まり、レールファンの姿が少しずつ目立ちはじめていたが、地元の人たちの利用はほとんど皆無状態だった。それもそのはずで、列車運行時間帯の悪さに加え、並行する道路が整備されたこともあって、鉄道はもはや「無用の長物」に成り果ててしまっていたのである。

地元の利用がなければ、鉄道の使命はすでに終えたといっていい。ここも「廃止されるべくして廃止された」ローカル線という感が強く感じられた。

それにしても終着の北進駅前の情景は忘れることができない。いくら延長工事を前提としていたとはいえ、駅前には人家がまったくなく、「遭難」さえ危惧される環境であった

国鉄胆振線
（昭和58年撮影）

羊蹄の吹き出し湧水。（京極町）

新大滝駅は生活に密着した駅だった。

温泉・名水・清流のローカル線

国鉄胆振（いぶり）線は函館本線の倶知安（くっちゃん）駅と室蘭本線の伊達紋別（だてもんべつ）駅間83kmを結んでいたローカル線で、北海道の名峰、羊蹄（ようてい）山をほぼ半周するコースをたどる風光明媚な路線であった。私はこの路線も蒸気機関車の時代に訪れている。

かつてこの線には「キューロク」といわれた９６００形機関車が貨物を引いていた。このキューロクはヘッドライトが左右に２つ付けられた、「二つ目キューロク」といわれた珍しい機関車だった。胆振線は名だたる豪雪地帯だったから、冬期にはキューロクがラッセル車を押して除雪に活躍した時期もあった。

私が蒸気機関車亡き後、再び胆振線を訪れたのは、昭和58年（１９８３）６月のことであった。

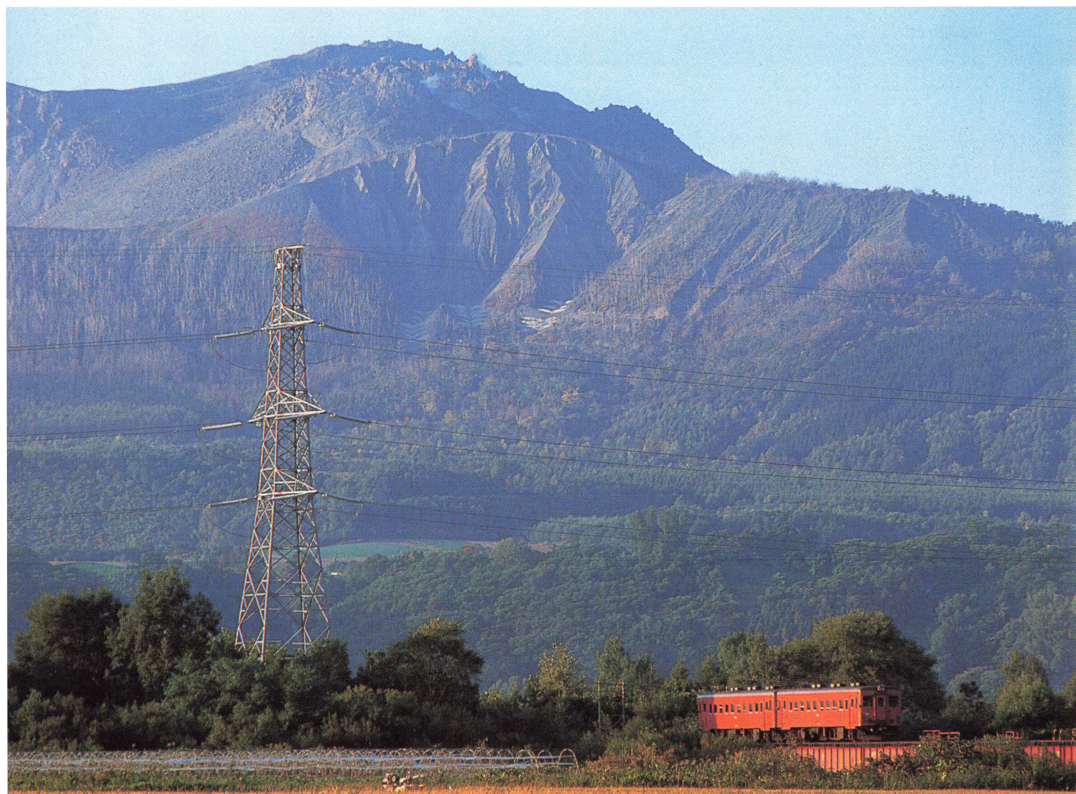
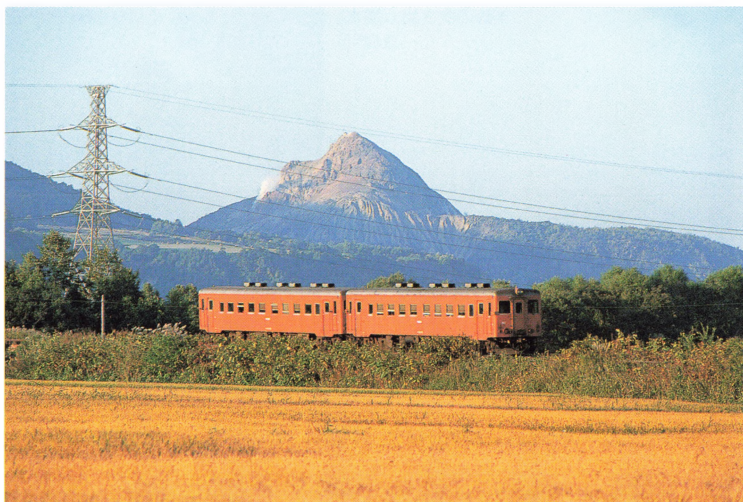
ディーゼルカーを撮影して、沿線の名所をたどることにしたが、ここで初めて羊蹄山麓に湧出する「羊蹄の吹き出し湧水」（京極町）を間近に見た。深い森林のなかから忽然と湧き出す地下水に、私は思わず感嘆の声をあげた。以後、私の旅に「湧水を巡る旅」は不可欠のものとなった。

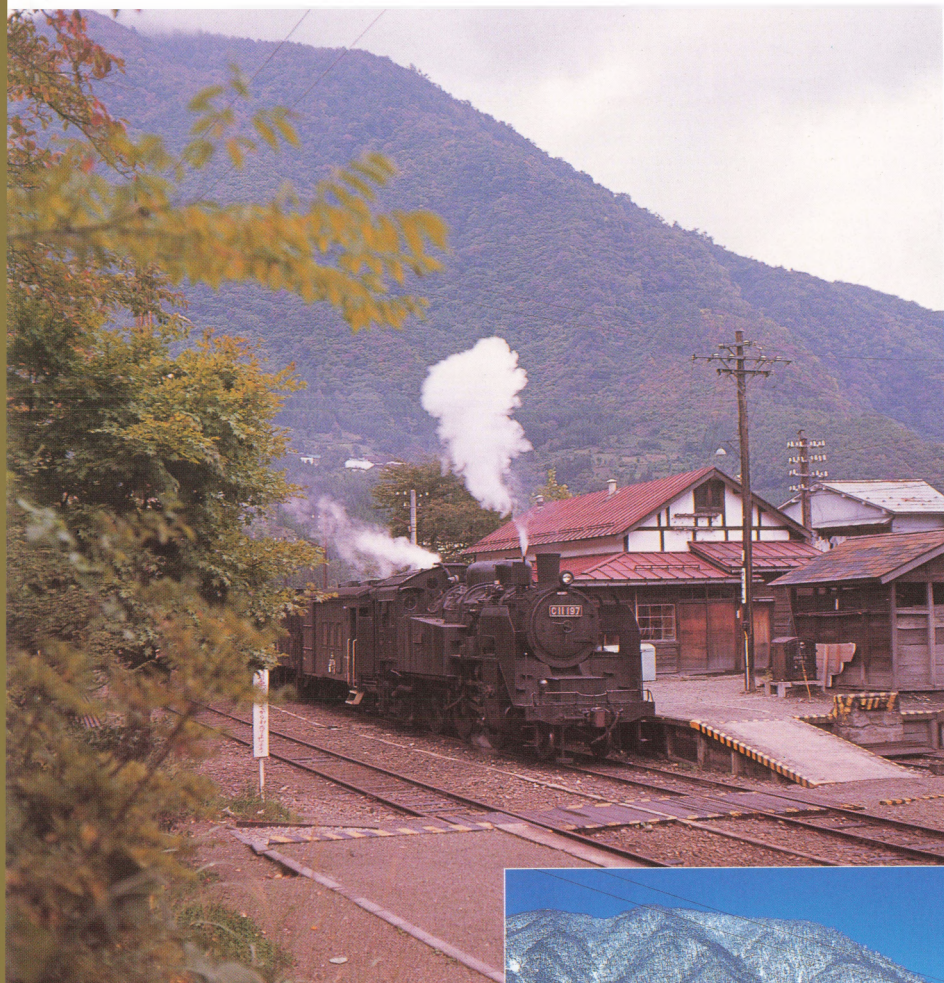
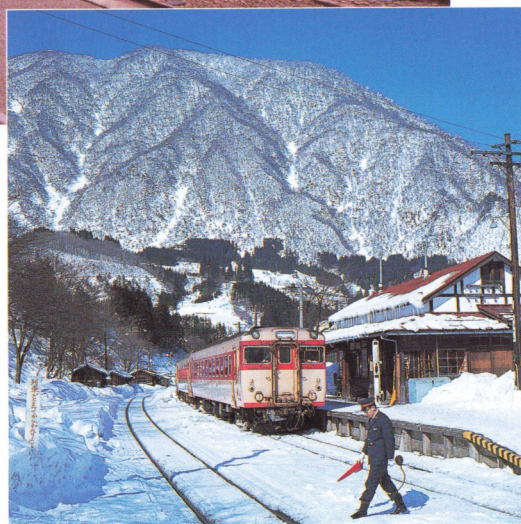
名水あるところ名湯あり……というわけで、この日は沿線の蟠渓（ばんけい）温泉で旅装を解いた。清流のほとりの素朴な湯宿で、湯治温泉のたたずまいを残す私好みの宿であった。

胆振線は私の旅心を十分に満足させてくれた路線だったが、昭和61年に全線廃止となってしまった。以後も多くのローカル線が廃止されていったが、この胆振線の廃止は特に悔やまれてならない。

国鉄胆振線

（昭和58年撮影）

昭和新山の麓を行く。
（胆振線・伊達紋別ー
長和間で撮影）

有珠山をバックに走るディーゼルカー。
（胆振線・伊達紋別ー長和間で撮影）

国鉄会津線（2）
（昭和47年～48年撮影）

山間の湯野上駅にＣ11形が
到着した。（昭和48年撮影）

新雪の湯野上駅。
（昭和47年撮影）

SLファンで賑わっていた頃の「山田屋旅館」、後列が山田キヨミさんと筆者。（昭和48年撮影）

私の第二の故郷……

人は思い出多い土地を「第二の故郷」と言って思いを馳せる。

私の「第二の故郷」は、南会津の「国鉄会津線」沿線であった。特に湯野上（ゆのかみ）温泉は、かつて蒸気機関車の撮影の際には必ず訪れた駅で、駅員さんや駅前旅館の人たちともすっかり顔馴染（なじ）みになるほどの付き合いをしていた。

会津線にC11形が走っている頃、季節によっては日参状態で湯野上を訪れていた。会津を走る蒸気機関車の情景が大好きだったからである。

湯野上駅前に「山田屋旅館」という民宿風の素朴な温泉宿がある。場所柄鉄道を利用する客が多く利用していたが、SLブームの頃にはファンの多くがこの宿を利用していた。私もそのひとりであった。

宿の主の山田キヨミさんは特にSLファンの面倒見がよく、「SLバアちゃん」と呼ばれて親しまれていた。

その頃、小、中学生だったファンのなかには成長してからも山田屋旅館を訪れる者も多く、彼らにとっても湯野上は「第二の故郷」であった。バアちゃんの楽しみは成長したSLファンとの再会であった。

蒸気機関車が廃止になり、国鉄会津線が第三セクターに移行して、鉄道情景も大きく変化した。その鉄道の移り変わりを見て、バアちゃんは89歳の天寿をまっとうした。

今、山田屋旅館は2代目のお嫁さんがひとりで切り回している。このお嫁さんも最近は貫禄がついてきて、どこかバアちゃんに似てきた。

この宿がつづく限り、湯野上は私の「第二の故郷」でありつづけるのだ。

わたらせ渓谷鐵道の開業式典とテープカット。（大間々駅で撮影）

渡良瀬川の清流に沿って

国鉄足尾線は、群馬県桐生と栃木県間藤間44・1kmを走っていたローカル線であった。

かつては沿線の足尾銅山からの貨物輸送のため、C12形の引く貨物列車がのんびり走っていた。蒸気機関車亡き後も、ディーゼル機関車によって貨物輸送はつづけられてきた。

昭和48年（1973）、沿線の神戸―沢入間に草木ダムが建設されることになり、路線の一部がダムに水没するため、新線が長大トンネルにより建設された。

完成した草木トンネルは全長5242mで、それまでC12形が走っていた線はダムの湖底に消えた。神戸からの旧線の一部はトンネルとともに残り、ダムサイドへとつづいている。最近では話題の富弘美術館への道として利用されているほか、廃線跡探訪者も訪れ、昔の足尾線を偲んでいるという。

足尾線は「国鉄特定地方交通線」の廃止対象線区に指定されたが、平成元年（1989）3月に第三セクター鉄道「わたらせ渓谷鐵道」として開業した。

国鉄時代はなすがままに流れてきた鉄道も、ここで心機一転。水沼駅では「駅の温泉」がスタートして話題を呼んだほか、渡良瀬川の景観を愛でる「トロッコ列車」の運行や、またJRから展望お座敷列車を購入して走らせるなど、鉄道の存続と活性化に熱心に取り組んでいるのは喜ばしい限りである。

私の夢は、かつて間藤から銅山に延びていた鉄道を観光地として生かし、冒険心たっぷりの鉱山鉄道として再生させるというものである。

JR足尾線の最後の特別列車が大間々に到着。

翌日には新生「わたらせ渓谷鐵道」が開業。沿線住民の歓迎を受けた。

国鉄真岡線

（昭和50年代撮影）

迷彩色の車庫が戦時中の国鉄真岡線を彷彿させた。（真岡駅で撮影）

関東平野を走る国鉄のディーゼルカー。（折本付近で撮影）

今はC12形の走るローカル線

「真岡鐵道」（旧国鉄真岡線）は、昭和63年（1988）4月にJRから第三セクター鉄道に移行した全長41・9㎞のローカル線である。

国鉄真岡線の全通は大正9年（1920）12月というから、歴史の古い鉄道である。沿線には益子焼で知られる窯元や真岡木綿などの特産品があり、それらの恩恵を受けて、かつては活気を呈していた時代もあった。だが、ここもほかのローカル線と同様にモータリゼーションの波を受けて、国鉄再建法の対象線区となった。

第三セクターに移行してからは積極的な鉄道活性化が図られ、C12形の復活運転を実現させ、駅舎の改築、鉄道利用の促進など、新生鉄道としての話題をまいている。

私は国鉄時代の昭和50年代初めに、ある旅雑誌の取材で真岡線を訪れたのだが、そのとき強く印象に残ったのは、真岡駅に隣接する機関区の車庫が「迷彩色」のままであったことだ。

この迷彩色の車庫は第二次大戦のときの空襲を避けるためのものだが、戦後30年以上も過ぎた時代に現存していたことに驚いた。と同時に、戦時中の鉄道の存在というものを改めて考えることにもなった。

現在の真岡駅は鉄道活性化をアピールして、蒸気機関車の形をしたユニークな駅舎となり、車庫も新しくなったが、あの迷彩色に塗られた車庫に蒸気機関車があったと思うと、それこそが鉄道の歴史を伝える文化であったと思う。残しておきたかった「鉄道遺物」のひとつであった

国鉄小海線
（昭和46年～平成２年撮影）

国鉄最高地点付近を行くディーゼルカー。（平成２年、清里―野辺山間で撮影）

高原列車の様変わり

中央本線小淵沢と信越本線（国鉄当時）小諸を結んでいた国鉄小海線は、日本で最も高所を走る線区であるところから「高原鉄道」の愛称で知られている。これは国鉄からＪＲに移行しても何等変わっていない。

だが、沿線の風景は大きく変化してしまった。たとえば多くのＳＬファンで賑わった清里―野辺山間の境川鉄橋は小海線を代表する鉄道風景で、かつては小海線をアピールする写真では、ほとんどここで撮影されたＣ56形やディーゼルカーが紹介されてきた。

それが今では鉄道の後方に真っ赤な無粋な道路橋が架けられ、高原鉄道のイメージは著しく損なわれてしまった。すべてがクルマ社会優先の産物であると同時に、すさまじい自然景観の破壊でもあった。道路橋を架けることが悪いのではない。せめて塗装を考慮するとか、位置を変えるとかの方法はあったはずである。自然環境が声高に叫ばれている昨今ではもう少し配慮があると思うが、バブル時代ではこのような無神経な開発が平気で進められた。

最近、中込を訪れた。ここも沿線風景が大きく変化していた。高速道路のインターチェンジが設けられ、新幹線の駅ができた。拙著『蒸気機関車１００選』（淡交社刊）の表紙写真のような風景は完全に消滅してしまった。

私は開発を阻止する気持ちはさらさらない。ただ、開発、新しい町作りには自然環境に配慮する気持ちがあってほしいと願うものである。

国鉄小海線

（昭和46年～平成２年撮影）

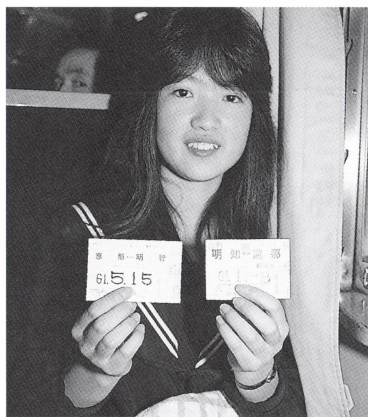
南アルプスをバックに、小淵沢の大カーブをキハ52形が先頭の高原列車が行く。
（昭和57年、小淵沢ー甲斐小泉間で撮影）

冬の佐久平を走るディーゼルカー。この辺りの自然景観の変化が著しい。
（昭和46年、太田部ー竜岡城間で撮影）

国鉄明知線
（昭和46年～60年撮影）

国鉄明知線最後の日、最終列車を地元の人たちが囲んだ。（昭和60年、恵那駅で撮影）

国鉄明知線
（昭和46年〜60年撮影）

急勾配を走っていたC12形。（昭和46年、阿木—飯羽間間で撮影）

最終列車の高校生は国鉄と明日からの第三セクターの２枚の定期券を持っていた。（昭和60年撮影）

小さなタンク機関車の思い出

国鉄明知線は、中央本線恵那駅から東濃の山間の明智まで延びる25・1kmのローカル線で、いわゆる「盲腸線」といわれる路線である。

かつてこの線には、国鉄の機関車では小型の部類に属するC12形タンク機関車が走っていた。私は勾配のつづくこの路線を走る小さな機関車が大好きで、時々カメラ片手にこの線を訪れていた。沿線には33パーミルという最急勾配があり、C12形はそこを3両の貨車を従えて、あえぎながら登ってきた。

ある日、ひととおりの撮影を終えて夕方の恵那駅に戻ると、役目を終えたC12形がのんびり蒸気を吹き上げて、中津川に戻るところだった。その後ろ姿を見て、私は特急「しなの」に乗り込んだ。それが明知線でC12形を見た最後だった。

明知線は昭和60年（1985）11月16日に第三セクター「明知鉄道」として再スタートを切った。今、沿線の町興しの一端を同鉄道は担っている。

国鉄明知線最後の日、最終列車を見送る人たち。（昭和60年撮影）

村の鎮守とローカル線。私の好きな鉄道風景のひとつである。
（昭和60年、横屋ー東大垣間で撮影）

揖斐川の清流に沿って

今年（平成13年秋）も大垣の家内の実家から、当地の名産「富有柿」が送られてきた。これが送られてくると晩秋を感じ、師走が近いことを知る。

国鉄樽見線は大垣―美濃神海間を走っていたローカル線である。ここも国鉄再建法の赤字ローカル線の廃止対象線区に指定され、昭和58年（1983）10月5日に国鉄の手を離れ、翌6日に第三セクター鉄道「樽見鉄道」として新たなスタートを切った。

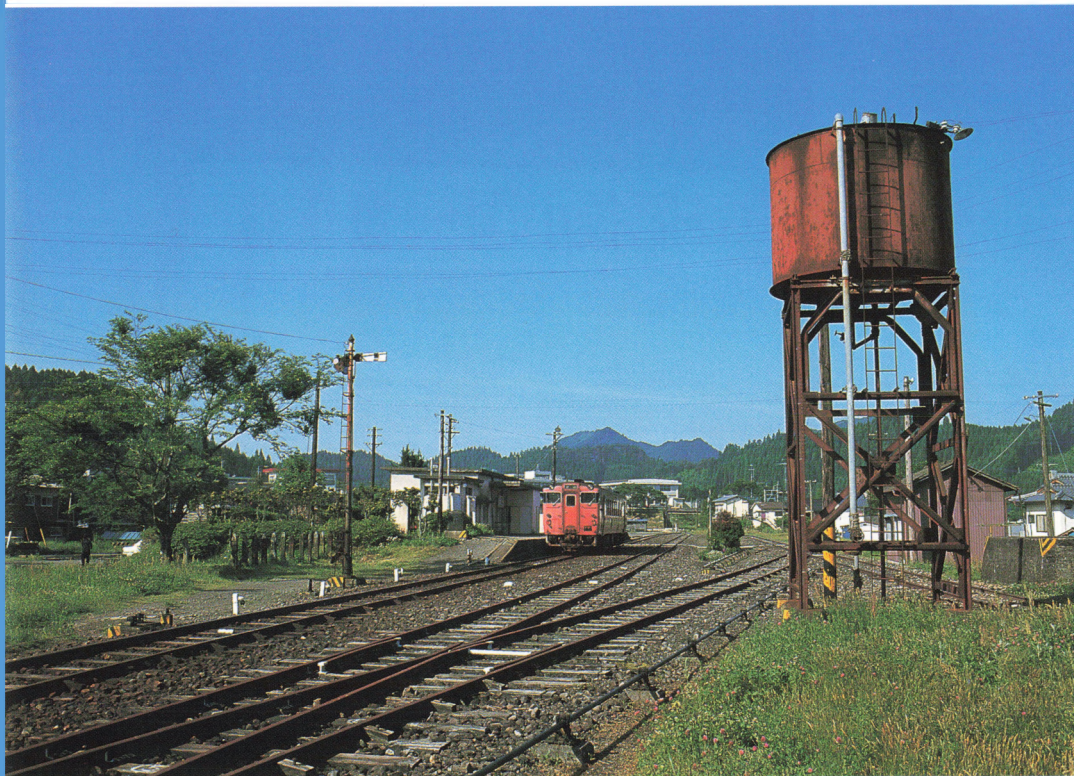
平成元年（1989）3月には同鉄道によって神海から樽見まで全通し、国鉄樽見線時代からの宿願を果たした。

いち早く第三セクターに移行した樽見鉄道と三陸鉄道は、その後各地に誕生した第三セクターのお手本的な役割を果たしてきた。沿線の鉄道・観光活性化のためのイベント列車の運転や、富有柿のオーナー制度など、地域活性化の原動力としても寄与し、平成5年度には黒字経営を計上したこともあった。

国鉄樽見線当時、私はよくこの線を訪れた。季節は夏が多く、それはほぼ並行する揖斐川の清流と鉄道の組み合わせが好きだったからである。当時、揖斐川は地域の水泳場として使われ、透き通るほどの清流のなかで子供たちが水飛沫を上げていた。

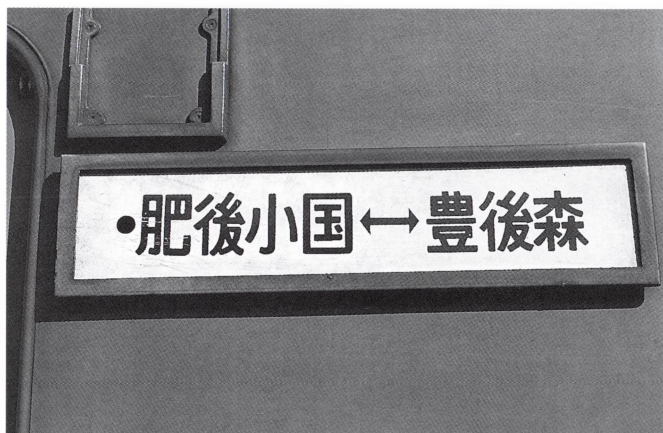
私も河原に三脚を立てたまま、子供たちに混じって水と戯れた。私の年代の者が子供だった頃は、川で泳ぐことはごく当然のことで、揖斐川ではしばし童心に帰ったものだった。

その清流は今も健在で、水は清い。しかし、子供たちが川で親しむ光景は、最近めっきり少なくなってきた。

夕暮れの小さな駅にたたずむディーゼルカー。
（昭和52年、東大垣駅で撮影）

国鉄宮原線
（昭和58年撮影）

終着駅肥後小国駅の情景。今は公園となっている。

肥後小国駅はコンクリート造りの駅舎だった。

豊後森から肥後小国まで直通運転されていた列車のサボ。

宝泉寺温泉の思い出

国鉄宮原線は、久大本線恵良駅から山間の肥後小国までの26・6kmのローカル線であった。

昭和12年（1937）に宝泉寺まで部分開通し、終着の肥後小国まで全通したのは昭和29年のことであった。

近くの山々から切り出される木材を輸送するための貨物列車が運転されていたが、貨物のトラック輸送化などの影響で、昭和59年11月に廃止されてしまった。

昭和40年の中頃、まだ新米のカメラマンだった私は、ある作家に同伴して宝泉寺温泉を訪れた。当時は旅行ブームが絶頂期ということもあり、各地の温泉は華やかな賑わいを見せていて、この宝泉寺温泉も作家の言葉を借りれば「歓楽」温泉ということだった。

その作家が、あちこちの温泉での昔の「武勇伝」を車中で話してくれたこともあって、その夜の宝泉寺温泉が楽しみといったところであった。当時は私も若かった……。

この山間の温泉にも、ヌード劇場やキャバレーもどきの怪しげな社交場があったが、そのヌード劇場の踊り子たちが石炭斜陽による出稼ぎ家族だったりと、温泉場の女性たちはワケありが多かった。私にはとても色気などを感じる環境ではなく、その夜は静かな温泉を楽しんで「健全」に過ごした。

平成7年（1995）に廃線後の宮原線を訪れた。この時はレールウェイライターの種村直樹さん、若い雑誌編集者と同伴であった。九州直撃の台風に翻弄され、慌ただしい旅のなかでの再訪であったが、すでに温泉も衰退して、かつての歓楽温泉の面影はなかった。

宝泉寺温泉では鉄道の衰退とともに、日本の歓楽温泉の栄枯盛衰を見た思いであった。

国鉄大隅線
（昭和58年撮影）

垂水駅は今は鉄道公園になっている。

桜島の噴煙を浴びて走る

昭和58年（1983）に、国鉄大隅線の列車に乗って鹿屋まで旅をした。この時期、桜島が活発な火山活動を展開していて、国分から窓を開けて車窓風景を眺めていた私は、大隅福山を過ぎたあたりで、「灰が降ってくるでごわす、窓ば閉めんば」（正式な薩摩弁ではない）とお年寄りに厳しい顔で注意を受けた。

海潟温泉に近づく頃には風向きが北寄りの風に急に変わったこともあり、大隅半島の方に噴煙がなびいてきて火山灰を降らせはじめた。たちまち辺りは霧がかかったようになり、そのなかをディーゼルカーは突き進んだ。

火山灰の被害は私たちの想像以上のものがあるらしく、ディーゼルエンジンに影響を与えることもあるようだ。

「風向きが北だと、この辺りはひどい状態になります。今頃は南風で鹿児島市内に行くはずだが……」と先程のお年寄りが首をかしげた。

国鉄大隅線は、昭和47年に国分—志布志間98・3kmが全通した、比較的新しい路線である。錦江湾に沿って走るため桜島の眺望は良く、それだけに火山の被害もたびたび受けてきた。

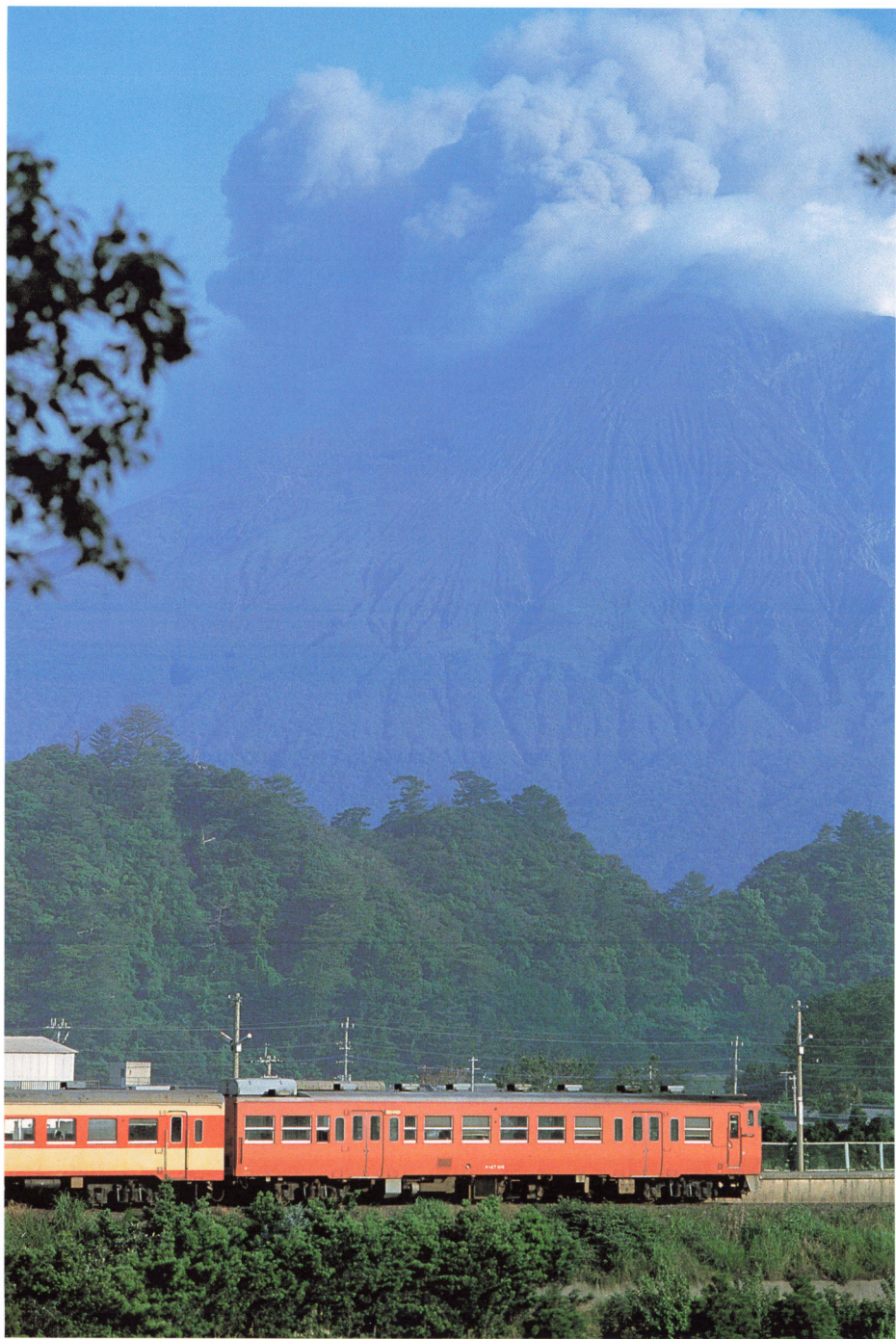
国鉄再建法のもとでは第二次廃線対象路線となり、昭和62年3月に全線廃止された。

廃止後の大隅線には、平成7年（1995）と平成13年春に訪れているが、沿線にはまだまだ鉄道の痕跡が多く残っていた。

とりわけ印象的だったのが海潟温泉付近の廃線跡で、積もった火山灰を払ったところ、レールが顔を出したことだ。火山活動と鉄道の「共存」はなくなったが、鉄道亡き後も降灰は沿線に多大な影響を与えているのだ。

国鉄大隅線

（昭和58年撮影）

噴煙上がる桜島を眺めて走る国鉄大隅線。この日は南風が吹いていた。（海潟温泉付近で撮影）

松前城を車窓に見て松前に到着した。
（昭和58年撮影）

津軽海峡を望みながら走る。
（昭和51年撮影）

北海道の城下町へ

昭和58年（1983）の夏、私は函館駅0番線から発車した木古内行きの749Dに乗車した。3両編成のキハ22形だった。夏とはいえ、この年は全道的に冷夏で、冷たい山風が吹き、車内の窓は締めきったままの旅であった。

木古内で列車を乗り換え、松前を目指す。松前は北海道最南端の町であると同時に、最北端の城下町でもある。到着寸前の車窓からも松前城を望むことができた。駅のホームに表示してあった「北緯41度13分44秒、東経140度12分2秒」の標識が、最果てムードを漂わせていた。

松前線は、青函トンネル開業寸前の昭和63年にJRの手によって廃止され、今は木古内から接続バスが旧路線に沿って走っている。

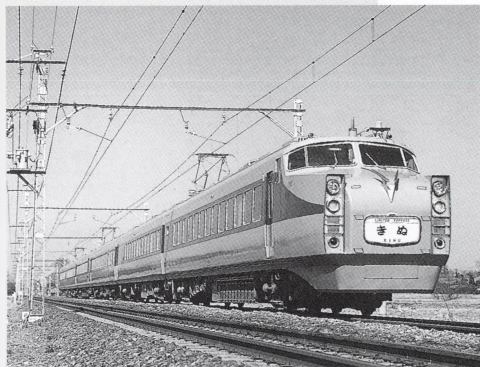
最果ての原野を行く天北線のディーゼルカー。

最果てのローカル線

拙著『失われた鉄道100選』で、天北線について「廃止されるべくして消えていった……」と私見を述べたところ、ある鉄道マニアの方から、「沿線の人に対する冒涜だ。謝罪しろ！」ときついお叱りを受けた。

ローカル線は、まず沿線住民が乗って収入を上げなくては成り立たない。それがクルマ社会により、沿線住民の鉄道離れが進み鉄道経営が成り立たなくなった……。

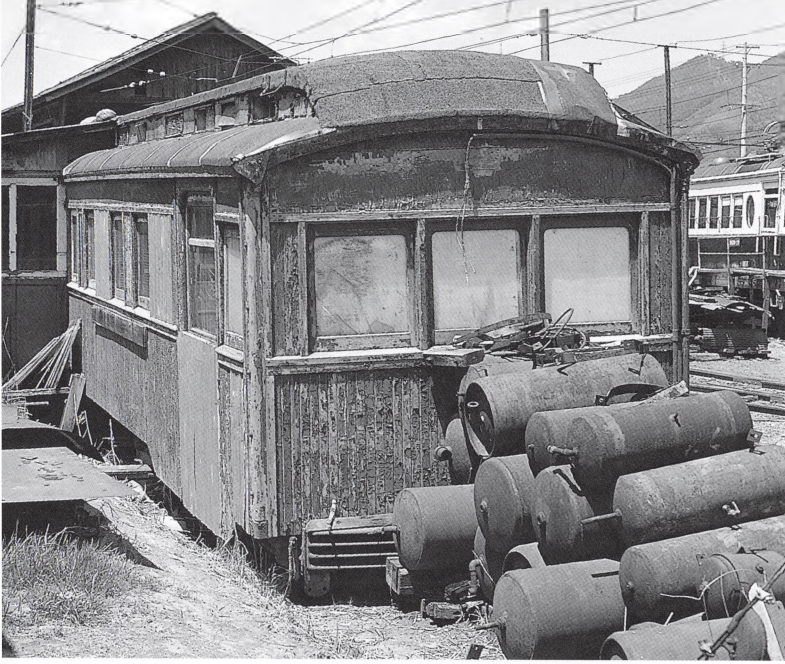
私はすべて廃止に反対するものではない。本当にローカル線の廃止に反対なら、まずその鉄道を住民が利用することが大前提で、それを私たちレールファンが応援するというのが筋であるように思う。

そういう意味では、乗らなくなったローカル線はやはり、廃止されるべくして廃止された……と私は思う。

私鉄

昔の電車は「遊び心」と、モダニズムが漂っていた。丸窓はヨーロッパのベル・エポック時代を彷彿させてくれた。

別所温泉への40パーミルの勾配を行く丸窓電車。
モーター音が今でも心に焼き付いている。

塩田平の勾配を
別所温泉に向か
う丸窓電車。

車庫に朽ち果てていた電車も遠い思い出の彼方。

レトロロマンのローカル私鉄

北陸新幹線（長野新幹線）上田駅から別所温泉まで延びる「上田交通」は、ローカル色溢れた鉄道で、私のお気に入りの地方私鉄のひとつである。

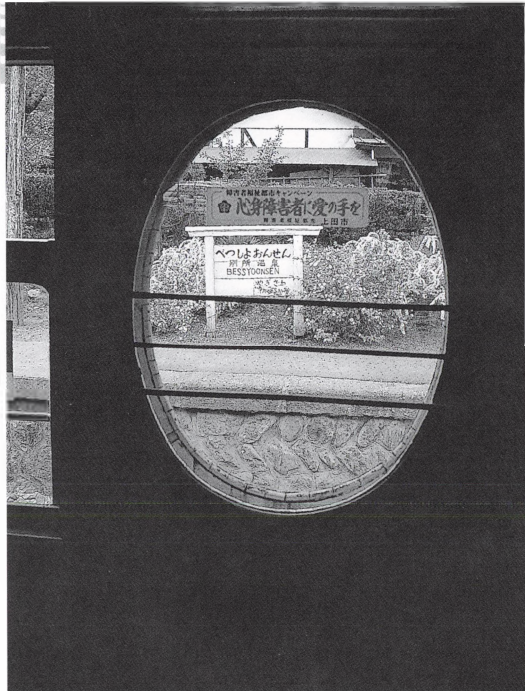
かつてこの路線には「丸窓電車」といわれるモハ５２５０形電車が活躍していた。この電車は戸袋窓が楕円形にデザインされた、大正から昭和初期のモダニズムを備えていたレトロ電車だった。

昭和61年（１９８６）10月に丸窓電車が走る７５０ボルトの電圧から１５００ボルトに昇圧してから、丸窓電車をはじめ７５０ボルト当時の車両はすべて廃止され、東急電鉄からの「お古」電車が投入された。お古といっても当時、東横線で人気のあった５０００系（１４８頁）で、「青ガエル」電車が信州の地にやってきたものだ。

この青ガエル電車は上田交通に来てからは塗装変更されたり、前面の流線形が切妻に変更されたりして形態も異なっていた。レールファンはこの切妻ガエルを「平面ガエル」と呼んでいたから、日頃クラーいといわれるレールファンにも意外やユーモアのセンスがあるものだと感心したことも昔の話。今では東横線などで活躍していたステンレス車７５００系（１６７頁）がカエルたちに代わっている。

上田交通の沿線はのんびりした田園が広がり、いかにも地方私鉄の風情を漂わせているが、沿線の駅舎にローカル線にふさわしいレトロ駅舎が現存していることも、私が気に入っている点だ。これらの風景に、鉄道の近代化を促進したステンレス電車は

上田交通
（昭和57年撮影）

丸窓からの鉄道風景は、まるで１枚の絵のようだった。

いかにも不似合いなのだが、地方私鉄が生き残る手段としては仕方がないことである。

この上田交通も昭和48年には廃止の話が持ち上がったが、地元の存続運動などもあり、なんとか生き長らえた。存続が決まってからは、１５００ボルト化、車両の近代化の促進などにより、復活のきざしさえ見えてきた。

もうひとつ、この路線の私のお気に入りは、終点の別所温泉である。温泉大好きの私としては、ローカル線に揺られて温泉へ……はこのうえもない贅沢であり楽しみである。レトロムードの終着駅「別所温泉駅」、温泉街に点在する共同浴場、昔懐かしい温泉街の風情など、温泉情緒たっぷりなのである。

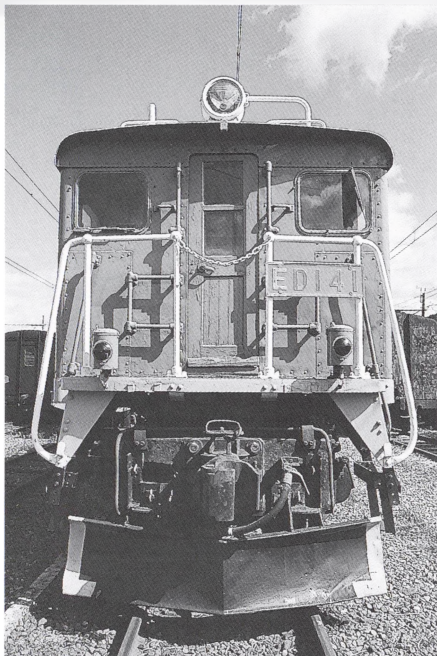
ローカル線で風情ある温泉。これは丸窓電車亡き後も、変わることのない上田交通の魅力である。

塩田平を行く電車。

イベント列車のヘッドマークを付けて、今日はED14形の晴れ姿。

近江鉄道
（平成９年撮影）

こちらも稀少価値の凸形電気機関車ED31形。大正13年、芝浦製作所製。

ED14形の運転台。運転を担うベテラン運転士さんたちも感慨深くハンドルを握った。

SLよりも稀少価値がある機関車

アメリカ・GE社製の機関車ED14形は、日本の鉄道の近代化に大きく寄与してきた。

近江鉄道は彦根を中心に路線を延ばし、琵琶湖近郊を走るローカル私鉄である。西武グループの傘下のためか、西武鉄道のお古電車が湖東地区を駆け巡っている。

近江鉄道は、この地域が「近江商人」発祥の地ということもあり、鉄道の創設も明治31年（1898）と古く、車両や鉄道施設などにもレールファンから見て興味深いものが数多く現存している。

そのひとつが、旧型の電気機関車たちである。今は貨物輸送は行っていないが、時々イベント用や事業工事用などに駆り出される現役機関車たちである。

その1台、ED14形は、東海道本線東京―国府津間の電化に合わせて大正15年（1926）にアメリカから輸入された機関車で、国鉄の路線を転々としたあげく、昭和35年（1960）から近江鉄道で貨物輸送にあたってきたものだ。

リベットが打ち込まれたクラシックな車体は古豪と呼ぶにふさわしいいでたちで、あの復活したC57形やD51形よりもずーっと稀少価値の高い「鉄道文化財」なのである。近江鉄道もその価値を認めて、動態のまま保存し、時々レールファン向けに走らせている。数年前の「近江商人イベント」では米原―彦根間にて、このED14形と凸形機関車ED31形の「夢の重連」が実現した。実はこのイベントは、この地方の観光活性化のために時々アドバイスをさせていただいている私の要望で、なんとかSL以外の鉄道にも目を向けて……という私の願望でもあった。

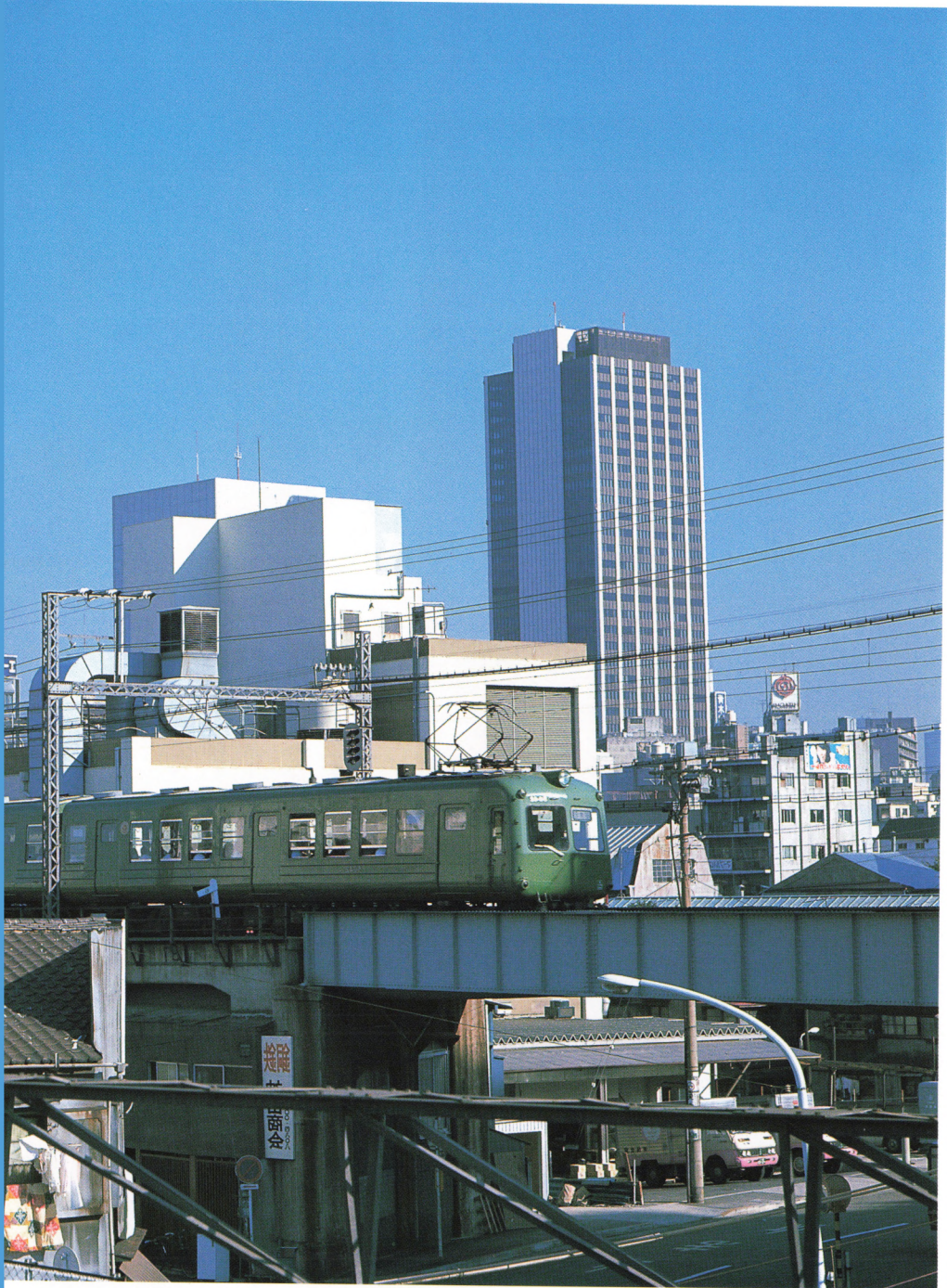
イベント列車は五個荘まで運転されたが、重連は路線の関係上彦根までとなった。それでも沿線では、多くのレールファンがこ

近江鉄道
（平成９年撮影）

新八日市駅の改札口は懐かしいムードを漂わせている。

の古豪機関車たちにカメラを向けてくれた。

近年の「復活SL偏重」の鉄道イベントにあって、日頃陽の当たらないところに存在する鉄道文化を、ひとりでも多くのレールファンや沿線の人々に「開示」したい……。これは私の夢である。これからも近江鉄道の機関車たちを見守りたいと思っている。

駅舎もレトロ建築が多い。新八日市駅［写真上］と、今は新築された旧八日市駅舎［写真下］。

東急 5000系
(昭和54年撮影)

多摩川鉄橋を行く
5000系の勇姿。
（昭和54年撮影）

山手線をオーバー
クロスして代官山
に向かう5000系。
（昭和54年撮影）

目蒲線の3000系と顔を合わせた東横線の5000系。(昭和54年撮影)

名車「青ガエル」

昭和29年（1954）秋、東急（東京急行）東横線にスマートな電車が登場した。

前面は国鉄80系電車を思わせる2枚窓の流線形、車体断面は卵型に近い円形で、レールファンのみならず、沿線の利用者の話題も集めて颯爽とデビューした。そのスタイルは典型的な昭和20年代の車両デザインを世襲したものであった。

5000系は軽量なボディーと、高速回転モーターとカルダン駆動による静かな走行音が特徴で、東横線の急行電車に投入された。私見だが、この5000系投入が、その後の東横線のイメージアップにつながったと思っている。

5000系はレールファンの話題となり、その色合いと独特の前面スタイルから「青ガエル」の愛称で親しまれていた。

私は20歳代の後半まで東横線沿線の祐天寺に住んでいたことがある。当時すでにステンレスの7000系が東横線の急行として運行されていたが、普通電車はまだまだ5000系が活躍していた。祐天寺には急行は停車しないので、私は毎日のように5000系を利用して、当時勤務していた中野のアニメスタジオに通っていた。

私にとっても5000系は思い出多い電車だったが、昭和55年に東横線の運用から外れ、大井町線や目蒲線などで使われていた。余剰の5000系の多くは地方鉄道に譲渡されていった。

長野電鉄、上田交通（140頁）、福島交通、岳南鉄道（175頁）など多くの地方鉄道へ売却されたことは、5000系の優秀さを表すものだが、地方に行った「青ガエル」は塗装変更されて、「赤ガエル」などさまざまなカエルになった。

国鉄から移行したときは、キハ22形が走っていた。（昭和62年撮影）

津軽富士を眺めて走った

国鉄黒石線は大正元年（１９１２）に開業。その使命は主として米やリンゴの輸送であった。

終戦直後に育った私のような団塊の世代には、リンゴは戦後の生活を彷彿させる食べ物である。その懐かしさもあってか、津軽を旅するとき、リンゴの木を見ると独特の感慨に更けるのである。

私は昭和47年（１９７２）12月に、初めて国鉄黒石線を訪れている。この時は黒石駅からのハチロク（８６２０形蒸気機関車）の引く貨物列車を撮影するため、駅外れでカメラを構えていた。

黒石を発車するとすぐなだらかな下り勾配となって川部まで至るので、さほどハチロクも煙を吹かないだろうと思っていたら、当時ローカル線には稀な長編成の貨物とあってか、ハチロクは精いっぱいの力で貨車を黒石駅から引き出した。

久しぶりに見たハチロクの力闘ぶりであった。貨車には年末の都会に出荷するべく冷蔵倉庫に保存されてあった、秋に収穫された米やリンゴが積まれていた。

国鉄黒石線は、昭和59年に第一次の廃止対象線区となったが、地元の弘南鉄道が路線を引き継ぎ私鉄化された。車両は国鉄時代のキハ22形を塗装変更して走らせていた。しかし、ローカル線の乗客離れは著しく、国鉄から引き継いだ弘南鉄道黒石線も、平成10年（１９９８）３月には廃止されてしまった。

国鉄から私鉄移行の際、黒石駅は「弘南黒石」に統合され、路線変更となったが、今は国鉄、私鉄時代の廃線跡が黒石線の面影を残すだけである。

川部から直線のレールをやってきたディーゼルカーは、前田屋敷駅に到着した。(平成９年撮影)

同和鉱業小坂鉄道
（昭和62年撮影）

旅客列車が発着した大館駅［写真上］と小坂駅［写真中・下］。車両は新しいものだったが、駅など鉄道の風景は開業当時を彷彿させてくれた。

旅客駅時代の同和鉱業大館駅。

鉱山産業の栄華を物語る

かつて岡山県で走っていた鉱山鉄道、同和鉱業片上鉄道（201頁）と同じ会社によって経営されていた鉄道だったが、平成元年（1989）に小坂精錬所が同和鉱業から分離したことにより、小坂精錬株式会社となり、鉄道もそのまま引き継いでいる。

明治42年（1909）の創業というから、古い歴史を持つ鉄道だが、鉱山創業以前の森林鉄道時代に遡れば、さらに歴史は古い。

この鉄道の輸送の主流は、小坂鉱山で産出される銅、鉛などの鉱石で、旅客輸送はその「合間」のサービスといったところであった。しかし、その旅客輸送も赤字部門からの撤退というわけで、平成6年には廃止となり、余剰のキハ2100形は弘南鉄道黒石線（平成10年廃止・151頁）に譲渡されていった。

私が小坂鉄道を訪れたのは、まだ同和鉱業時代の昭和62年（1987）のことであった。車両こそ新しいものが使用されていたが、終点の小坂駅やその周辺には大正、昭和初期の時代そのままの風景が残っていた。

小坂駅は開業当時の姿をそのままとどめているといわれる、こじんまりとした木造駅舎だった。さらに私を喜ばせたのは、鉱山華やかなりし頃、労働者たちの娯楽の場であった芝居小屋が、現役で営業をつづけていたことだった。

「康楽館」は鉄道開業の一年後の明治43年に建てられた日本最古の芝居小屋で、モダンな和洋折衷の造りが特徴である。今は町営の施設として常打ちの「旅芝居一座」などの剣戟ショーも上演中である。

鉄道がすっかり衰退してしまった今もなお、鉱山華やかな頃を彷彿させてくれるのはうれしい。

日立電鉄
（昭和60年撮影）

常総常陸駅に停車中のクモハ110形は静岡鉄道からやってきた電車。

全国初のワンマン電車運転

日立電鉄は北関東を走るローカル私鉄で、その名が示すとおり日立製作所の関連企業のひとつである。

路線はＪＲ水郡線の常陸太田にほぼ隣接する常北太田から鮎川までの18・1㎞で、大甕を中心に運転が二分されている格好である。

この路線はローカル線ファン、とりわけ私鉄ファンに人気の電車が走っていたこともあって、訪れるレールファンも多かった。

旧相模鉄道の電気式気動車を改造したモハ13形といわれる電車や、そのほかモハ11形、モハ9形、モハ1000形など古い電車がバラエティー豊かに揃っていた。

昭和46年（1971）10月、旧関東鉄道竜ヶ崎線（157頁）のディーゼルカーのワンマン化より二ヶ月遅れて、日立電鉄の電車がワンマン化された。電車のワンマン化はこの日立電鉄が初めての試みで、その後、地方私鉄はもちろんのこと、今ではＪＲ、大手私鉄でもワンマン化の波は経営上必要不可欠のものとなってきている。その先鞭をつけたのが日立電鉄であった。

平成3年（1991）からは地下鉄銀座線（163頁）で余剰となった1000系を台車、運転台、集電方式などを大改造して走らせている。

特に台車は標準軌から狭軌に履き替え、第三軌条方式の集電もパンタグラフに変更、塗装も黄色から鮮やかな赤に変わり、単行で走っていることもあって、あの地下鉄銀座線の名物電車の面影はみじんも感じられなくなってしまった。

この1000系導入の結果、旧型電車のほとんどが廃車されてしまったのは残念である。

日立電鉄

（昭和60年撮影）

大橋架道橋を行くモハ９形。（昭和60年、川中子ー大橋間で撮影）

モハ1000形も元気に常陸路を走っていた。（昭和60年、川中子ー大橋間で撮影）

関東鉄道竜ヶ崎線
（昭和40年代中期～平成13年撮影）

最新のディーゼルカー2001形は平成６年から使われている。（平成13年、竜ヶ崎で撮影）

青空の下、車庫では国鉄からの気動車が出番を待っていた。（昭和40年代中期、竜ヶ崎で撮影）

関東鉄道竜ヶ崎線

(昭和40年代中期〜平成13年撮影)

［写真上］冬枯れの関東平野を行く。
（平成13年、竜ヶ崎付近で撮影）

［写真下］竜ヶ崎の車庫にたたずむディーゼルカー。
（平成13年、竜ヶ崎で撮影）

関東平野の非電化ローカル線

私鉄、とりわけ大都市近郊の私鉄では車両は「電車」というイメージが強いが、首都圏の私鉄でもディーゼルカーによる運行はまだまだ健在である。

北関東の土浦近郊に路線を延ばす関東鉄道は、常磐線取手—水戸線下館間51・1kmを結ぶ「常総線」と、常磐線佐貫から竜ヶ崎に至るわずか4・5kmの路線「竜ヶ崎線」を持ち、それぞれにディーゼルカーが走っている。特に常総線は首都圏の通勤路線ともなり、取手—水海道は複線区間で、そこを走る姿はまるで「通勤電車」のごときだ。

一方、竜ヶ崎線は明治33年（1900）に開業した関東でも歴史のある鉄道で、こちらはローカル線の風情を色濃く残している。途中の駅はひとつで、ドアはいつも片側だけ利用という点も面白いし、ホーム側が決まっているため、運転台がホーム側に設置されているのもこの線区の特徴である。

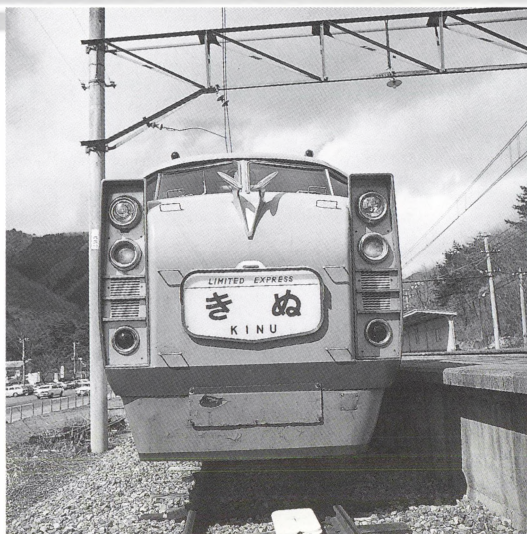
この竜ヶ崎線は、昭和40年代の初めまでは小型の蒸気機関車が走り、ローカルムードに花を添えていた。私が訪れたのは昭和40年代の中頃だったか、記憶は定かではないが、残念ながら蒸気機関車はすでに火を落としていた。

古い木造の車庫には国鉄から払い下げられた前面4枚窓の気動車が停車していて、まだまだ旧型車両が走り、それなりにローカル鉄道のムードを保っていた。

今年（平成13年）になって久しぶりに竜ヶ崎線を訪れたが、住宅が線路のすぐ近くまで迫り、沿線撮影も思うようにできないほどで、それとともにモダンなスタイルの車両が投入されていた。

東武DRC

(平成元年〜3年撮影)

縦型のヘッドライトが当時の流行りだったのか？ユニークなボンネットスタイルだった。

ユニークなボンネット特急

昭和35年（１９６０）に登場した東武鉄道の１７２０系新型ロマンスカーは「ＤＲＣ」といわれる特急電車であった。

「ＤＲＣ」とは「デラックス・ロマンス・カー」の略であり、そのスタイルは当時国鉄に登場した「こだま」形（55頁）の１５１系ボンネットスタイルを彷彿させるものだった。

当時、東武鉄道では、日光へのアクセスでライバルの国鉄日光線と乗客獲得にしのぎを削っていた。国鉄は前年の昭和34年に１５７系「日光準急」の運転を開始。これがＤＲＣの早期実現のきっかけとなった。

東武鉄道では列車運行に関してはしっかりとしたこだわりを堅持し、特に特急列車に関しては格調高い「品質」を保持してきた。その点では昭和30年代の良き特急時代の名残りを今もとどめている。

私は昭和30年代の後半にＤＲＣに乗り、鬼怒川を旅している。この時は、名古屋から「こだま」で上京して、浅草からＤＲＣ「きぬ」に乗ったのだが、今振り返れば、当時としては贅沢な鉄道の旅だった。

その時のＤＲＣは、縦並びの2つのヘッドライトが、当時登場した日産セドリックのヘッドライトにそっくりだったことが強く印象に残っている。

さらに印象的だったのは、車内に設置されたジュークボックス付きのビュッフェである。カラオケのない当時としては、最高の豪華設備だった。

さらに、日光見物の外国人も多く、英語のアナウンスも国鉄の特急以上で、私は物珍しさもありリッチな気分になったものだった。

ＤＲＣは平成3年（１９９１）に１００系「スペーシア」が登場すると、順次引退していった。

春の関東平野を走るDRCの勇姿。(平成元年、栗橋付近で撮影)

登場したばかりの「スペーシア」と新旧の顔合わせ。(平成３年、今市付近で撮影)

西武特急レッドアロー

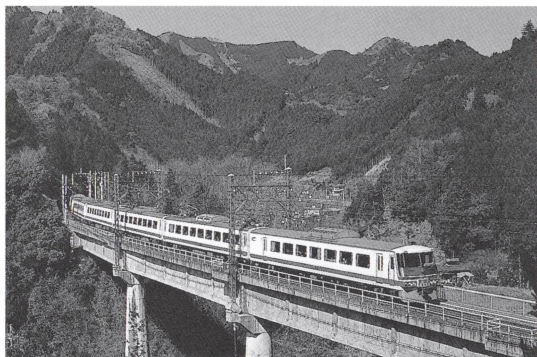
（昭和53年～平成13年撮影）

池袋線を快走するレッドアロー。（平成４年、石神井公園付近で撮影）

全長4811.4mの正丸トンネルから飛び出すレッドアロー「ちちぶ」。（昭和53年、秩父線・正丸付近で撮影）

西武特急レッドアロー

（昭和53年～平成13年撮影）

富山地方鉄道で「アルペン特急」として走る旧西武5000系。
（平成13年、富山地方鉄道・立山駅で撮影）

秩父路観光の期待を担った

西武鉄道は主に池袋、新宿の大ターミナルから所沢、川越間の通勤用として路線を延ばしていたが、昭和44年（１９６９）10月に秩父線が開業。また新しい特急の登場などで、大きく変化した。昭和50年代に完成した西武球場へのアクセスも、そのひとつである。

冬の正丸峠を行く

正丸峠をトンネルで抜けて、秩父路をダイレクトに結ぶ西武秩父線は、観光面もさることながら、セメントの貨物輸送にも重点を置いた路線であった。

観光面では、西武鉄道初の有料特急５０００系「レッドアロー」が登場して、秩父観光に大きな期待がかけられた。車内設備も観光用と銘打っただけに、座席のシートピッチも当時の国鉄特急の９１０㎜より広い９３０㎜と、居住性の向上が図られた。

愛称の「レッドアロー」つまり「赤い矢」は、当時ソビエト連邦のモスクワ―レニングラード（現サンクトペテルブルク）間を結ぶ豪華寝台列車の愛称として、すでに実在していた。それを意識して命名したかどうかは定かでないが、西武レッドアローの名は広く知れ渡り、今では秩父、川越方面の観光用のほか、通勤特急まで幅広い運用をするようになった。

レッドアローの元祖、５０００系は次世代レッドアロー１００００系「小江戸」に代わり、平成7年から順次廃車されていった。

今はアルプスの麓の地方私鉄に譲渡され、地域の観光列車「アルペン特急」として第二の人生を歩んでいる。

1000系の編成はまるでローカル電車のようで、昭和初期のリベット止めの車両も見られた。
(昭和58年、渋谷車庫で撮影)

懐かしの黄色い電車

我が国で初の地下鉄は、昭和2年（1927）12月に上野―浅草間に開通したのが始まりで、その後、上野から新橋、渋谷まで順次開通して、東京の繁華街を結ぶ地下鉄「銀座線」が全通した。

この銀座線は、当時の工事技術の足跡が多く残っていて、昭和初期のレトロ地下鉄のムードを漂わせている。たとえば稲荷町（いなりちょう）駅のたたずまいはほぼ開業当時のままで、下町の風景に溶け込んでいる。また、浅草駅の雷門の通路にも当時の装飾が現存している。

当時の工事の苦心の跡は、現在の車両にも受け継がれている。近年の地下鉄や都市間を走る車両の多くが長さ20ｍであるのに対して、銀座線の電車は16ｍ程度の小ぶりな車両である。また地下トンネルの掘削にあたっても、小型化のあまり、集電はパンタグラフではなく第三軌条方式と独自のスタイルが貫かれている。

かつて「黄色い電車」1000系が走っていた頃は、ポイントを渡るとき瞬間的に車内の電気が消え、非常灯に切り替わったことを覚えておられるだろうか？

この銀座線の歴史とともに走りつづけた1000系も、昭和58年に登場したアルミ製電車01系に次第に代わってゆき、今ではその黄色い車体は見ることができなくなってしまった。

引退した1000系は地方私鉄に譲り渡され、いろいろと改造が重ねられたあげく、千葉県の銚子電鉄と、茨城県の日立電鉄（155頁）で走っている。

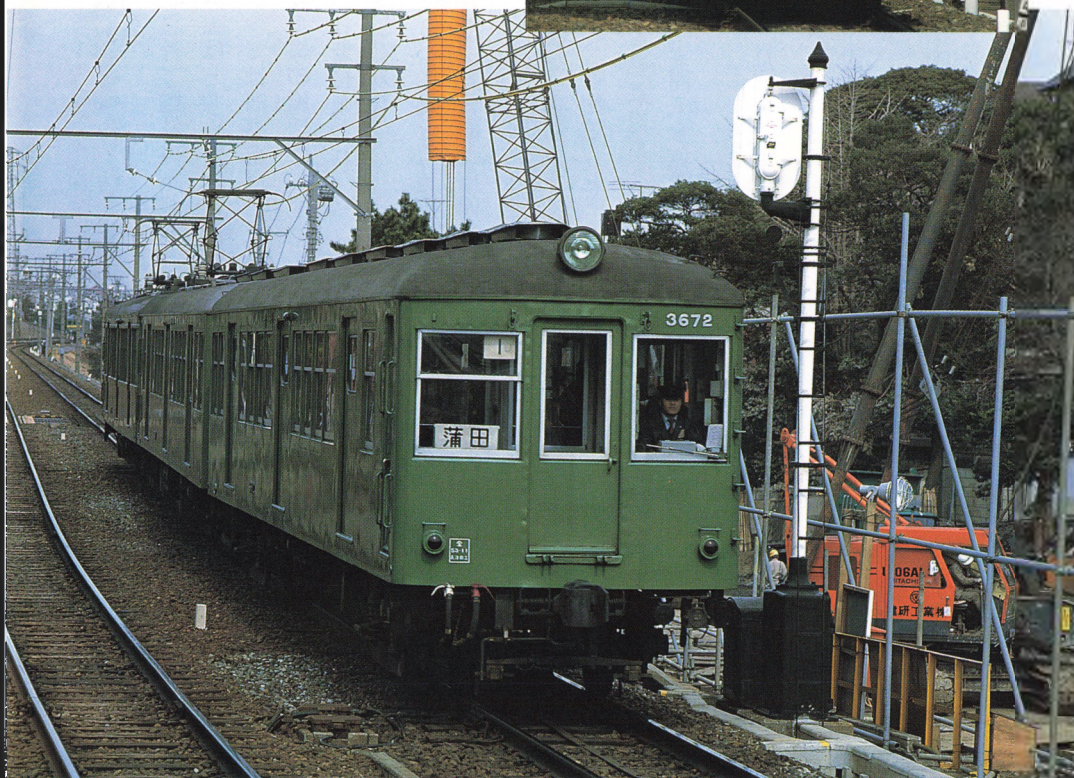
営団地下鉄銀座線
（昭和58年〜59年撮影）

東急百貨店東横店の渋谷駅を発車する1000系。つかの間の地上区間だ。
（昭和59年、渋谷駅にて撮影）

旧新橋駅に見られるタイルで描かれた旧駅名表示。ここは地下鉄車両の留置線になっている。
（昭和58年撮影）

東急目蒲線・池上線
（昭和55年撮影）

戦前の山手の私鉄電車の雰囲気を残していた3500形。
（多摩川駅で撮影）

アルミ窓枠に改造された3600形。
（多摩川駅で撮影）

田園調布付近の地下工事区間を走る3500形。

東急の青い電車3000系

大手私鉄東急（東京急行）電鉄の路線のなかで、池上線、目蒲線はどちらかといえばローカル路線で、かつては旧型電車が走っていた。そのローカル線の風情は「池上線」という歌に唄われ、ヒットしたほどである。

現在は2つの線とも地下鉄乗り入れや、近代的な車両を投入して、昔のローカル色溢れた雰囲気は次第に少なくなってきたが、それでも東京の山手を走る私鉄電車として所々にその雰囲気を色濃く残している。

池上線、目蒲線の電車で忘れられないのが、グリーン塗装の3000系である。戦前からの古豪、名車で、「池上線」で唄われた電車もこの3000系であった。

3000系電車は、昭和6年（1931）から製造された電車で、目蒲線、池上線では2M1Tの3両編成で走っていた。グリーン塗装に変更されたのは昭和41年のことで、私はこの塗装の3000系に親しみを持っている。

昭和40年代中頃、まだ駆け出しのカメラマンだった私は、その頃よく池上線沿線の学研に出かけた。学習誌への掲載と、当時旅ブームの走りで『旅行ホリデー』の創刊に携わり、それが今の仕事に結びついたのである。

当時はSLブームで、都会の古い電車に目を向けることは少なかったが、それでも五反田から乗る吊り掛けモーター音は快感だったし、五反田川を渡る3000系は終戦直後の風景を彷彿させるものだった。

それらの3000系もあまり目に留めることなく過ごしていたら、いつの間にかステンレスの7500系に代わっていた。

オーバーなようだが、池上線、目蒲線が近代化の幕開けを迎えている頃であった。

東急 7000系

（昭和54年～55年撮影）

この飾り気のないシンプルなステンレス電車が結構人気があった。
（昭和55年、多摩川駅で撮影）

ステンレスカーの重鎮

私が東急（東京急行）東横線祐天寺に住んでいた昭和40年代から50年代初めの頃、東横線の急行は７０００系が主流を占めていた。７０００系は急行のほか、中目黒から地下鉄日比谷線まで乗り入れし、当時の東急の花形電車だったのである。

その頃すでに８０００系も登場していたが、私はどちらかといえば７０００系に好感を持っていた。

７０００系は、ステンレス車両の先駆であるアメリカのバッド社（フィラデルフィア）との技術提携により、昭和37年（１９６２）に誕生した我が国初のオールステンレス車である。

本来は昭和39年8月からの地下鉄日比谷線乗り入れ用に作られた電車だが、オールM車という性能をフルに発揮するため、東横線の急行電車の主力として使われ、その俊足を誇った。ただし、オールMということもあり走行音はかなりうるさく、５０００系と比べると乗り心地は悪かったという印象がある。

それでも走りっぷりを見ているとなかなか豪快で、特に元住吉―綱島間をフルスピードで走る姿は魅力的だった。

だが、東横線にもさらなる近代化の波が押し寄せ、クーラー未搭載の７０００系は順次８５００系などに置き換えられ、５０００系同様余剰車は順次地方私鉄に譲渡されていった。

青森県の弘南鉄道（１５１頁）には短編成の７０００系が譲渡され、津軽平野をのんびり走っているが、吊り皮の広告が「東急のれん街」「東横お好み食堂」だったことが懐かしくも面白かった。

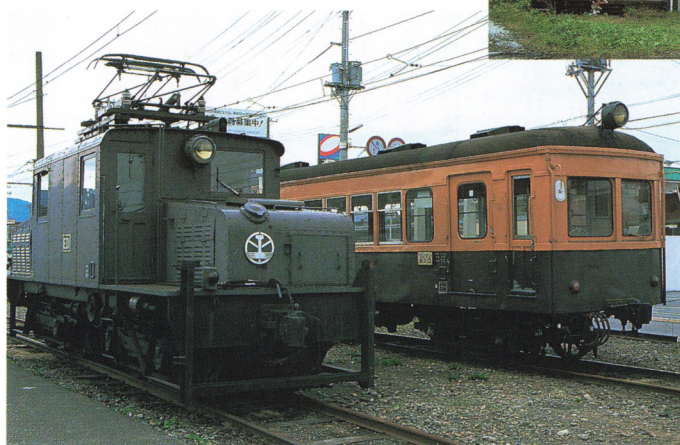
東急 7000系
（昭和54年～55年撮影）

祐天寺ー学芸大学間を
走る7000系急行電車。
（昭和54年撮影）

多摩川鉄橋を走る7000系。その走りっぷりは豪快であった。（昭和54年撮影）

蒲原鉄道
（平成８年撮影）

モハ61形のタンコロ電車がわずか
４kmあまりを走っていた。

村松駅に隣接する車庫の
たたずまい。

除雪用として活躍して
いたED１形機関車と
モハ31形。

村松車庫。近藤喜文の描くアニメーション映画を彷彿させる。

ついに力尽きた……

新潟県の村松とＪＲ磐越西線五泉駅を結んでいた全長４・２㎞の「蒲原鉄道」が、ついに平成11年（１９９９）10月４日をもって廃止となった。

同鉄道はかつて信越本線加茂—五泉間に17・７㎞の路線を持っていたが、昭和60年（１９８５）に加茂—村松間が廃止され、このわずか４㎞あまりの路線が最後の砦であった。

平成10年１月、私は小雪の舞い散る蒲原鉄道を訪れた後、特急を乗り継いで福井にたどり着いた。その夜半、ホテルにかかってきた電話で、あるアニメーターの死を告げられた。

アニメーターの名は「近藤喜文」。

近藤喜文は、かつて私が勤務していたアニメーションスタジオに私の２年後輩として入社してきた新潟県村松出身の青年だった。か細い体から描き出された絵はアニメーターの才能がフルに発揮されたもので、『ルパン三世』などを世に出し、その後は宮崎駿が主宰するスタジオジブリのメインアニメーターとして数々のジブリ作品を手掛け、『火垂の墓』で頂点に達した。そしてその直後に慌ただしくこの世から去っていった。

私はその日の午前中、村松から五泉まで電車に揺られながら車窓風景を眺めて、「コンちゃんは、ここで育ったんだ」と彼のこれまでの作画活動に納得した。のんびりした風景にローカル線。それはまさしく近藤喜文の描く日本の風景だった。

近藤喜文、偉大な才能を持ったアニメーターを亡くした悲しみと、やがて終焉を迎えるであろう蒲原鉄道に思いを馳せたとき、福井の夜はまんじりともせず夜明けを迎えた。（文中敬称略）

平成11年には最後の月潟ー東関屋間も廃止された。（平成11年撮影）

新潟県最後の私鉄路線

新潟県から福井県までの北陸の主要都市には、かつては多くの私鉄が路線を延ばしていた。だが、昭和40年代に入るとモータリゼーションの発達によって、それらの多くの路線が廃止されていった。新潟交通はその代表的な私鉄路線であろう。

かつては新潟市内、燕市を中心に新潟平野の各地に路線を延ばしていたが、まるで蛸の足が食いちぎられてゆくように、次々と路線廃止に追い込まれ、最後には月潟と新潟市内にアクセスする東関屋までの21・6kmが残るだけとなった。

信濃川の支流に沿って走り、沿線はとりたてて特徴のない車窓風景だったが、この路線にはかつて繁栄を極めた北陸の私鉄の面影が色濃く残っていた。駅前に残る農業倉庫が鉄道華やかなりし頃を彷彿させていた。

新潟交通の廃止は、平成4年（1992）の白山前―東関屋間の市内線併用区間を皮切りに、平成5年8月には燕―月潟間の11・9kmが廃止。そしてついに平成11年4月4日には、最後の砦ともいうべき月潟―東関屋間も廃止となり、新潟県の私鉄路線は「全滅」した。

残る北陸路の私鉄路線も先行きは厳しいものがある。福井県を走る京福電鉄も、原因こそ違うもののすでに廃止が決まり、福井県を代表する私鉄路線が消える。

北陸地方の伝統的な私鉄路線は大きな転換期を過ぎて、すでに淘汰の時期に来ている……とは思いたくない。京福電鉄の廃止を見てつくづく思う今日この頃である。

新潟交通
（昭和54年～平成11年撮影）

古い農家の軒先を走り
つづけたタンコロ電車。
（平成10年９月撮影）

新潟市内に乗り入れていた頃の
電車風景。
（昭和54年、白山前付近で撮影）

北陸鉄道
(昭和51年撮影)

小松駅東口からは６km足らずの小松線が発着していた。駅構内には大きな排雪器の付いた電車が待機していた。
（新小松駅で撮影）

金沢市内から延びる浅野川線は健在。（蚊爪ー粟ヶ崎間で撮影）

どっこい生きている北陸の名門

新潟県から私鉄路線は全滅したものの、隣の富山県、石川県、福井県の県庁所在地にはまだまだ私鉄路線は健在である。

北陸の主要都市、加賀百万石の城下町金沢とその周辺の都市からも、かつては数多くの北陸交通の鉄道路線が延びていた。今も金沢からの路線は健在だが、周辺都市部からの路線はほとんどその姿を消していった。小松市から鵜川遊泉寺の5・9kmの路線もそのひとつだった。

小松駅東口には当時、ナローゲージの軽便鉄道である尾小屋鉄道と、北陸鉄道小松線が隣接して郊外に向けて発着していた。鉄道会社の異なる2つの路線が地方都市から発着する姿は、地方私鉄全盛の頃を象徴するものだった。尾小屋鉄道は鉱山輸送、北陸鉄道小松線は鵜川遊泉寺への参拝鉄道が始まりというのも、全盛時代の地方私鉄の典型的なケースであった。

小松線には金沢近郊からの「お古」電車が1両編成でのんびり走っていたが、冬期には除雪用の大きな排雪器を前面に付けて、なかなか頼もしい姿で構内に待機していた。かつては名だたる豪雪地帯だったが、最近では雪も昔ほどではなく、出番は少なかったようだ。

私が帰省するときの「道草」のひとつだった尾小屋鉄道は昭和52年（1977）に廃止され、小松線は昭和61年5月に廃止された。

現在の小松駅東口は、かつての私鉄発着の賑わいの面影はなく、都市整備により近代的店舗が立ち並ぶ一角となり、私鉄を廃止に追い込んだ元凶である多くのマイカーが郊外から押し寄せている。まさに隔世の感である。

旧型電車同士の交換風景。
(岳南原田駅で撮影)

富士を仰ぎ湧水の里を走る

岳南鉄道は、東海道本線吉原駅から富士山の麓を経て岳南江尾までの9・2㎞を走る地方私鉄である。貨物輸送に主力を置き、電気機関車が貨車を引いて走る姿に、訪れるレールファンも多い。

岳南鉄道は富士山麓に工場誘致の結果、昭和24年（1949）に開業した鉄道である。沿線には富士山の豊富な地下水を利用しようと製紙企業が進出してきた。

その結果、排煙、排水で田子の浦の汚染が大問題となり、公害も大きくクローズアップされてきた。それとともに豊富な自然の恵みである原田地区の数多くの湧水は水量が減り、枯渇したものもある。企業はそれを自らの責任と認めないが、年末年始の工場の操業停止の数日は湧水量が増加したり、枯渇した湧水が復活したりするそうである。

その豊富な湧水地帯を走る岳南鉄道も戦後の高度経済成長と喜怒哀楽をともにしてきた鉄道である。

旅客用の電車は、現在は元東急の5000系で、「青ガエル」といわれた人気電車（149頁）。岳南鉄道では赤く塗られた車体に白帯を締めて走っている。さしずめ「青ガエル」変じて「赤ガエル」といったところである。

旧型車のモハ101形などの電車は、昭和56年5月からこの5000系の投入によって順次廃車され、一部は近江鉄道（144頁）や大井川鉄道などへ再就職していった。

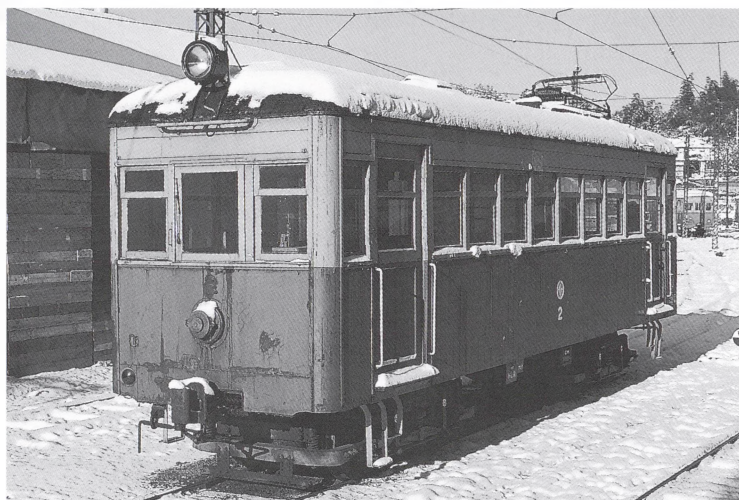
さて、前述の富士の湧水だが、沿線の原田地区を散策すると至るところで湧水を目にすることができ、安らぎの湧水散歩といったところである。富士の湧水を仕込み水に使っている地ビール工場もあり、岳南鉄道沿線は私にはうれしい湧水の里である。

岳南鉄道
（昭和54年撮影）

工場地帯の巨大な煙突をバックに走っていた旧型車モハ101形。（岳南原田駅で撮影）

北恵那鉄道

(昭和51年撮影)

雪晴れの朝、電車は運休で車庫では雪下ろし作業が行われていた。(中津町駅車庫で撮影)

車庫の片隅のタンコロ電車。（中津町駅車庫で撮影）

恵那路を走ったローカル線

私が北恵那鉄道を初めて訪れたのは昭和46年（1971）の晩秋のことで、この時は上松辺りでD51形を撮影して、その姿を求めて中津川まで南下したとき、もののついでに訪れたものである。この時は夕方の電車で終点の下付知まで1往復して、写真を数カット撮っただけであった。昼には上松の木曽森林鉄道の王滝線もついでとばかりに数カット撮影したが、今思えば「ついで」を悔やむことしきりで、それから数年後には両鉄道とも廃止されてしまった。以後、私の旅では「もののついで」という気持ちを払拭することにした。

北恵那鉄道の現役最後の姿を見たのは昭和51年の師走のことであった。午後からの雨が霙に変わり、夜には水気をたっぷり含んだボタン雪に変わった。

終電で、下付知まで1往復したときには沿線はすでに雪化粧をしていた。帰路の電車のなかで車掌が「雪で架線がやられなければいいのだが……」と話した。

翌日は雪も上がり快晴の絶好のロケ日和で、新雪がまぶしい朝だった。

だが、昨夜の車掌の言葉どおりに架線に積もった重い雪のため、午前中の電車はすべて運休になりガッカリしたものだった。

それでも車庫に行くと、電車の屋根に積もった雪下ろし作業に励む職員の姿があった。沿線のロケもいいが、こんな光景はめったに撮れるものではない。

私の当時の最新鋭機キヤノンAE―1に詰めたコダクローム25を数本撮り尽くした。後日、コダクロームは私の当日の記憶どおりの発色で、廃線後の今も鮮やかな色を残してくれている。

エンジン音も高らかに
飛騨路の山間を走る。
（焼石付近で撮影）

ユニークだった私鉄ディーゼル特急

東海道本線から伊豆急行に乗り入れる特急など、直通運転の特急には電車が使用されることが多いが、ＪＲ高山本線に乗り入れていた特急「北アルプス」は名鉄（名古屋鉄道）のディーゼル特急だった。

「北アルプス」の前身は、昭和40年（１９６５）８月から国鉄乗り入れとなった準急「たかやま」で、この「たかやま」に使う車両としてキハ８０００系が誕生した。

名鉄の国鉄直通運転の歴史は意外に古く、準急「たかやま」以前には、昭和7年、柳橋—下呂間の直通列車の運転に始まっている。

戦中戦後には一時運転が休止されたが、この昭和40年に復活したものだ。

５年後の昭和45年には急行「北アルプス」と改名、昭和51年には国鉄の特急「ひだ」増発に伴い特急「北アルプス」になった。準急、急行、特急と格上げを繰り返してきた私鉄列車も珍しく、これも国鉄乗り入れの宿命を背負った列車ならではといえよう。

平成2年（１９９０）にキハ80系に代わって、ＪＲ東海の新鋭キハ85系が登場すると、「北アルプス」も協調運転の可能なキハ８５００系を翌平成3年に登場させた。性能はキハ85系とほぼ同じで、キハ85系との息もぴったりといった雰囲気で飛騨路を走っていた。

「北アルプス」の走行経路は、名鉄新名古屋を出ると、同鉄道の犬山線を経由して鵜沼からＪＲ線に入り、高山本線を走行するというもので、高山まで運転されていたが、平成13年10月、その使命をまっとうして「北アルプス」は姿を消した。

名鉄特急「北アルプス」

（昭和54年撮影）

堂々とした長編成で国鉄高山線を走るキハ8000系特急「北アルプス」。（白川口―下油井間で撮影）

京阪テレビカー

（昭和59年撮影）

カラーテレビを搭載した3000系は、テレビカーの存在を不動のものにした。今は地方私鉄でテレビ無しで第二の人生を送っている。
（七条ー五条間で撮影）

白黒のテレビを搭載した1900系は元特急車。（七条ー五条間で撮影）

鴨川沿いを走る地上路線は昭和62年5月に廃止された。

元祖テレビカー

日本でテレビの本放送が始まったのは昭和28年（１９５３）２月１日のこと。翌昭和29年には早くも京阪電車にテレビが搭載され、そのサービスは「さすが関西の私鉄」と、街頭テレビとともに一躍話題になった。

この当時のエピソードとしては、電波の方角によって、乗務員が屋根上のアンテナの向きを調整するものだったという。カーブ区間が多い京阪路線では難儀したに違いない。

昭和38年に入ると１９００系特急に23インチの白黒テレビが搭載され、さらにアンテナ制御も自動化されて、「チロリン村とくるみの木」や「事件記者」「大相撲」などが車内で放映されたのである。

昭和46年には３０００系特急が登場して、テレビもカラー化された。３０００系は「テレビカー」として、京阪の「人気商品」となった。

昭和62年5月24日に東福寺―京阪三条間が地下化され、それまで鴨川と京都の町並みを眺めて走ったテレビカーも地下区間を走るようになった。平成元年（１９８９）には地下区間が出町柳まで延長され、同年に登場した８０００系特急にはさらに高性能受信方式を採用、平成４年にはＢＳ放送を受信できるようになった。

この京阪電鉄のテレビカーは日本のテレビの歴史をそのまま伝えているようで、テレビの創成期とともに育った私には興味深いものがある。

関西出張の折りには、いまだにテレビカーに乗って京都―大阪間を往来するのが楽しみのひとつである。

阪急　西宮北口平面クロス

（昭和56年撮影）

十三を発車する。

平面交差の思い出

阪急電車は、マルーンのシックな車体に「降ろし戸」の日除けが私のお気に入りで、それに関東の私鉄ではあまり見られない、標準軌（１４３５㎜）を豪快にかっ飛ばす走りっぷりに魅力を感じていた。

そしてもうひとつの阪急のお楽しみは、西宮北口にあった神戸線と今津線の平面クロスであった。互い違いの神戸線のホームから平面交差を行く今津線の１０００系を見ていると、阪急ファンならずとも時間の経つのを忘れるほどである。平面交差のレールを通過するときのレールを叩く連続音が心地良かった。

だが、この平面交差は、鉄道の安全面からは決して好ましいとはいえない施設であった。鉄道創業の国イギリスでは初期の頃の平面クロス区間が現存していて、高速列車が行き来しているが、何年か前には信号ミスで事故が起きている。

阪急西宮北口の平面クロスは、神戸線の過密ダイヤにもかかわらず、見事なコントロールワークにより、整然と電車が交互に通過していた。日本独特の緻密な運行システムによって、無事故のまま平成元年（１９８９）に廃止され、立体交差になった。

現在、鉄道同士の平面交差は四国伊予鉄道の路面区間と郊外線のクロス区間などがあるが、やはり本線の平面クロスとはスケールが違っている。

西宮北口の平面クロスが鉄道の近代化とともに廃止されたのは当然の結果であり、今はレールファンの思い出のひとつとして記憶に残るだけである。

阪急 西宮北口平面クロス

（昭和56年撮影）

懐かしい西宮北口の平面クロス。今津線の1000系が豪快に通過した。

私が大好きだった1000系。急行のヘッドマークを付けての走行は貫禄たっぷり。
（十三で撮影）

阪急 1000系シリーズ
（昭和59年～60年撮影）

京都線普通電車に使われていた1300系。（十三付近で撮影）

十三の複々線を堂々と走る1300系。

最後の力走を見せる。

阪急初期の高性能電車

数多い関西の私鉄のなかでも、私は阪急電車に乗るときは、心のどこかにあるかすかな緊張感と、ワクワクした気持ちを押さえることができなかった。その気持ちは今も持続している。

梅田の阪急百貨店のアンティーク感漂う通路を経てターミナルに至る道は、荘厳な雰囲気を感じずにはいられない。エスカレーターを昇りつめたときに目の前に広がる、あのワンフロアーに並ぶホームは、阪急独特の鉄道の大景観である。これに魅力を感じないレールファンはおそらくいないのではなかろうか？

その一角にある宝塚線のホームには、長い間１０００系電車が発着していた。時には急行のヘッドマークを付けた電車も停車していて、見た瞬間に思わず飛び乗ってしまったことも懐かしい思い出のひとつである。

阪急電鉄初の高性能電車である１０００系電車は、昭和29年（１９５４）に試作電車として誕生。その後昭和30年代に神戸線１０１０系、宝塚線１１００系として増備され、阪急電車の花形として君臨しつづけてきた。

昭和50年代の初めから、順次冷房ユニットが取り付けられてきたが、２０００系など相次ぐ新型電車の登場で大半は冷房化されることなく廃車が進み、一部は傘下の能勢電鉄に譲渡されたものの、平成元年（１９８９）までには阪急から姿を消し、能勢電鉄に譲渡された１０００系も平成13年の春に姿を消した。

１３００系は、京都線用の高性能電車として昭和30年代初めから特急などに使われてきたが、最後は千里線、嵐山線などに移り、そこで余生を送った。昭和62年までに全車廃車され、阪急の初期高性能電車は終焉を迎えた。

ナロー電車の車内は膝が触れ合うほどの狭さ。

日本最大私鉄の小さな電車

近鉄（近畿日本鉄道）は営業距離日本一を誇る日本最大の私鉄である。大半の路線は大阪、京都、名古屋の都市間輸送と、伊勢志摩方面の観光客輸送を担っているが、この大手私鉄にも人知れずひっそりと走るローカル線がある。

もっとも、レールファンにしてみれば、これらのローカル線はそれこそ「お宝モノ」の路線なのだが。

そのローカル線の極め付けが三重県東部、四日市と桑名からそれぞれ路線を延ばす、線路幅762mmのナローゲージ、いわゆる軽便鉄道の「内部線・八王子線」（四日市─内部／日永─西日野）と「北勢線」（西桑名─阿下喜）の3路線である。

その超ローカル色溢れた鉄道は「これが近鉄……」と思わず絶句（オーバーだが）するほどの微笑ましい鉄道風景である。

幅の狭いレールの上を小さな電車が大きなパンタグラフを高く上げて走る姿は、懐かしさと同時に軽便鉄道の心意気といったものを感じさせる。

この小さな電車にはぜひ乗ってみることをお勧めする。前の人と膝が触れ合うほどの狭さの車内は、どこかアットホームな雰囲気である。沿線の駅のたたずまいもいかにも軽便鉄道の風情を漂わせている。

レールファン、とりわけ軽便ファンに少し残念なのが、車両がすべて鋼製の新型車両に置き換えられたことで、かつて北勢線で見られた昭和初期の210形の姿があれば……と悔やまれるが、これは沿線の宅地化による「近代化」のため、止むなしといったところである。

この軽便楽園の鉄道も、そろそろ廃止？という声が聞こえないでもない。近々再び訪ねることにしよう。

近鉄内部線・北勢線
（昭和54年～60年撮影）

高くパンタグラフを上げて走る210形は、昭和初期の電車だった。（昭和54年撮影）

お色直し直後の210形は、いちだんと頼もしい軽便のスターだった。（昭和60年、北勢線・六石一阿下喜間で撮影）

近鉄 モハニ231形
（昭和49年撮影）

車庫を訪れたとき、ピカピカに化粧されたモハニ231形が出庫を待っていた。
（撮影場所不明）

モハニ231形と同期の長距離直通急行用として昭和5年に登場した2200系。(近鉄名古屋線で撮影)

数奇な運命をたどった名車

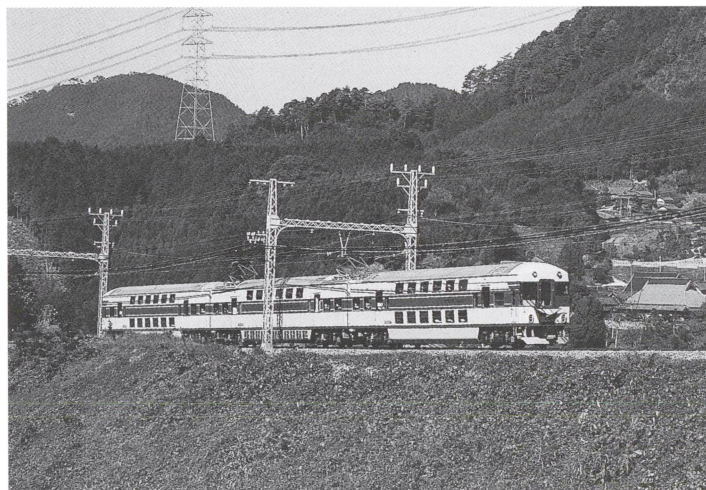
昭和40年代の末期、それまで全国各地で蒸気機関車を追っていた私は、地方私鉄に目を向けはじめた。モータリゼーションの余波を受けて、次第に淘汰されるローカル私鉄の現状を見ておきたかったのだ。

それらローカル私鉄のなかでも、私は特に電気機関車に興味を持った。なかにはSLの歴史以上に古いものもあり、それが「縁の下の力持ち」として頑張っている姿に、少しでも光をあててやりたかったのである。

近鉄(近畿日本鉄道)養老線には、昭和3年(1928)製造のイギリス製の電気機関車が時々貨物を引いて走っていた。当時の養老線は半鋼製の旧型電車が使われ、私は電気機関車とともに興味を持ってカメラに収めていた。

後日、知人から「養老線の名車モハニ231形が終焉を迎える」ということを聞いた。慌ててそれまで撮ったフィルムを探すと、ある車庫で撮ったモハニ231形の写真が出てきた。

モハニ231形は、現在の桑名から伊勢方面に路線を持っていた伊勢電気鉄道により、桑名—大神宮前用として昭和5年から運転を開始。その後、近鉄に合併後の昭和36年には近鉄養老線に移り、桑名—大垣間で使われていたものである。かつては南大阪線を中心に初詣特急や快速に使われていた経緯もあり、近鉄では名電車として人気も高かった。

養老線に来てからは、昭和55年から順次廃車が進み、昭和58年3月にはその姿を消してしまった。

オール2階建ての「あおぞら」号は修学旅行などの団体用に使われた。(昭和54年、長谷寺付近で撮影)

近鉄といえばビスタカー!!

私の年代層になると、近鉄（近畿日本鉄道）といえば「ビスタカー」と、連想ゲームのような答えが帰ってくる。その近鉄のシンボル的電車、2階建てのビスタカーも最近では影が薄くなり、アーバンライナー、伊勢志摩ライナーなどの特急が幅を利かせていて、ビスタカーファンとしては少しばかり肩身が狭くなっている昨今である。

近鉄ビスタカーは、昭和33年（1958）に世界初の2階建て特急電車として登場した10000系が始まりである。ちょうどその頃、ドイツに登場した豪華国際特急「ラインゴルト」号のビスタドームカーの影響を受けて登場したものだ。

昭和34年11月には名古屋線の標準軌（1435㎜）化により、名阪直通特急が設定され、そこで登場したのが「ビスタカー2世」といわれる10100系である。

このビスタカー2世は、華麗なまでの独特の流線形と、豪華な車内設備を誇り、近鉄の花形特急として「東の小田急ロマンスカー、西の近鉄ビスタカー」といわれるほど注目を浴びた。

ビスタカーファンの私は、このビスタカー2世が一番のお気に入りである。優雅な2階建てビスタカーは、どこかにヨーロッパの気品を持ち、本場「ラインゴルト」のドームカーに勝るとも劣らない設備で、「ラインゴルト」ファンでもある私のお気に入り電車となった。

世界の鉄道規格の標準軌を颯爽と走ったビスタカー2世は、私は新幹線0系とともに、世界の鉄道においても名車であると自信を持って断言できる。

そのビスタカー2世の終焉は、昭和54年のことであった。

近鉄ビスタカー2世 10100系
（昭和52年～54年撮影）

世界に誇る日本の名車、近鉄ビスタカー
2世が颯爽と走る。
（昭和52年、名古屋線・弥富付近で撮影）

野上電鉄　モハ24形

（昭和55年撮影）

動木駅で交換待機するモハ24形。

貴志川沿いに走る紀州の古豪。（動木ー紀伊野上間で撮影）

紀州の古豪

正面5枚窓の流線形に大正生まれの気品が漂う。（登山口駅で撮影）

野上電鉄は、紀勢本線海南駅近くの日方駅から野上町の登山口までの11・4kmを結んでいたローカル私鉄で、平成6年（1994）3月31日をもって廃止された鉄道である。

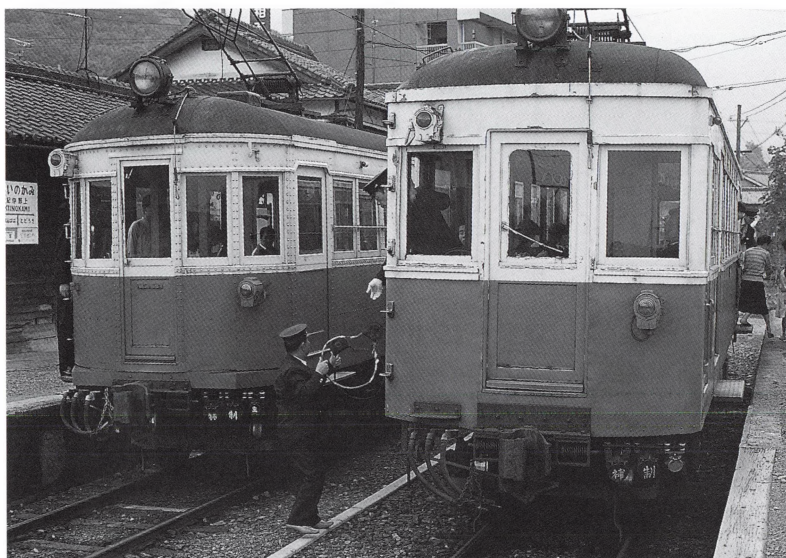
貴志川沿いの路線を、沿線の随所に広がるミカン畑を車窓に見てのんびり走っていた鉄道で、いかにもローカル私鉄の風情を漂わせていた。車両も大手私鉄から譲渡されたもので、第二の人生を紀州の地で過ごしていた。

私もこの鉄道が大好きで、関西出張があると、できるだけ時間を作って野上電鉄の電車に揺られたものだった。

この野上電鉄の電車のなかで、ひときわ目を引いていた電車がモハ24形といわれるオールドタイマーであった。

「野鉄24号」の愛称で親しまれたこの電車は、大正13年（1924）に藤永田造船所で作られた車両で、大正時代の面影を車体の随所にとどめており、特に全身に打ち込まれたリベットと正面5枚窓の流線形のスタイルは、古豪と呼ぶにふさわしいものであった。

デビュー当時は阪神電鉄初の半鋼製車として大阪—神戸間を走っていた。終焉の地、紀州の野上電鉄にやってきたのは昭和36年（1961）のことで、以後、野上電鉄の人気電車として走りつづけてきたが、同鉄道の廃止後は元の阪神電鉄に引き取られ、現在は昔の阪神カラーの茶色に塗装変更され保存されている。

かなうならば、阪神の路線でいま一度、その優雅な姿を披露してほしいと思うのだが……。

古豪どうしの交換風景。（昭和55年、動木駅で撮影）

飾り窓？が付いた電車

　モハ24形とともに野上電鉄の人気を二分していたのが、モハ30形である。昭和37年（1962）、モハ24形と同様に阪神電鉄からこの地にやってきた電車である。

　モハ24形の大正生まれの古豪然とした雰囲気はなく、対照的に細身の「奥方」を思わせるスリムなスタイルで人気を博していた。

　当時、モハ30形は31号、32号の2両が在籍していて、31号は昭和9年に日本車両で誕生、阪神電鉄では1121形として使われていたもの。32号は昭和11年製で、ともにいかにも昭和初期の電車といった風情を漂わせていた。

　大正から昭和初期にかけては、鉄道車両にも独特の装飾が施され、それが大正・昭和初期のモダニズム文化を漂わせている。30形の側面上部には「飾り窓」が付けられていて、これが当時の時代背景を象徴するものとなっていた。

　この窓は明かり窓としての実用性も兼ね備えたもので、側面から眺める車体は実に優美な雰囲気を醸し出していた。

　モハ24形の古豪と好対照な組み合わせが野上電鉄の魅力で、廃止が決まってからはその後の動向が注目されていた。

　平成6年（1994）の同鉄道の廃止後、幸運にも31号、32号とも保存が決定し、31号は地元の野上町に大切に保存され、一方32号はモハ24形とともに阪神電鉄に里帰りし、塗装はかつての阪神カラーの茶色に戻されている。

　野上電鉄の電車はその歴史的背景もあり、現存しているのはうれしい限りである。

野上電鉄 モハ30形
（昭和51年～55年撮影）

夏の貴志川に沿って走る30形。（昭和55年、動木ー紀伊野上間で撮影）

夏の炎天下、始発駅の日方にたたずむ30形。
（昭和51年撮影）

（平成12年５月撮影）

木製の床、小型のクロスシート。古き良きディーゼルカーの面影を残しているキハ600形の車内。

洗濯物が揺れる軒先をかすめて走るキハ600形。

岡山臨海鉄道からやってきたキハ605形は休眠中だった。
（紀伊御坊駅で撮影）

日本一のミニ私鉄

紀州鉄道は紀勢本線御坊から御坊市内の西御坊までを結ぶ、わずか２・７kmの日本一営業距離の短い私鉄である。

昭和６年（１９３１）に「御坊臨港鉄道」の名称で港と国鉄を結ぶ路線として開業。貨物輸送などに従事してきたが、業績不振などで昭和53年に経営が変わり、「紀州鉄道」として再スタートを切った。紀州鉄道は貸し別荘、リゾートホテル、分譲マンションなどを主に手がけている企業で、鉄道の信用度を「利用」したというのが私見。時あたかもバブルの絶頂期を迎えた頃であった。しかし、レジャー産業の利益が補填されていることによって、この赤字ローカル線が存続していることを思えば、まずは喜ばしい限りである。

私は御坊臨港鉄道時代に数度、最近では昨年（平成12年）、今年と訪れているが、昨年の夏に訪れた直後に車両に変化が見られた。それまで使われていた旧式のディーゼルカーに代わって、第三セクター鉄道に見られる富士重工製のレールバス「キテツ１形」が投入されたのだ。新車投入は「鉄道」の体面を保つためのもの？……とは少しばかりうがった考えであろうか？

それまで使われていたキハ６００形は、昭和35年製のオールドタイマーで、かつては大分交通で使われていた車両である。

車内の床は木製で油が引かれてあり、その匂いがなんとなく懐かしかった。座席は背の低い小型のクロスシートで、日本の初期のディーゼルカーの古き良き面影を残していた。

今後の旧型車両の動向が気になるところだが、鉄道ファンにとって魅力が半減したことは事実である。企業のイメージアップのためにも旧型車両は時々走らせてもらいたいと思っている。それが今までの紀州鉄道のイメージなのだから。

廃止前に力走する元常磐炭鉱のキハ1000形は、現在、紀州鉄道でキハ605形として休眠中。
(昭和58年撮影)

廃線跡ブームではお宝モノ

今は岡山から四国を結ぶ幹線「瀬戸大橋線」となったJR宇野線は、かつては宇野港から四国高松へ向かう宇高連絡船への接続の役割を果たしていたローカル線であった。

このJR宇野線で岡山を発車して間もなくの大元駅から、かつて岡山港までを結ぶ岡山臨海鉄道が延びていたことを知るレールファンは少ない。実は私も昭和51年（1976）に、ある出版社から刊行された『私鉄』の本の取材で訪れたのが最初で、じっくり乗ったり旅したわけでもない。今はそれが悔やまれるが、それほど人知れず、各地で活躍していた車両が走っていたのだ。

キハ5001形は、滋賀県の琵琶湖畔を走っていた元江若鉄道のキハ12形で、前面は独特の流線形で、屋根に特徴のある車両だった。改めて車籍を調べてみると、昭和12年、日本車両製とある。何気なく大元駅のホームから写した車両が意外や名車だったことに、己が知識の浅さを反省するのみである。

岡山臨海鉄道には、その後も一度訪れたことがある。この日も乗るまでの時間はなかったが、沿線で走る姿を撮影することができた。

やってきたディーゼルカーは、昭和27年、宇都宮車両製のキハ1000形で、もと常磐炭鉱のキハ21形だったが、派手な色合いで、常磐炭鉱時代の名車の名残りは感じられなかった。この車両はその後、紀州鉄道（197頁）に譲渡され、キハ605形として余生を送っているが、再び走ることはないようだ。

このように意外な名車が存在していた岡山臨海鉄道だったが、昭和59年には廃止されてしまった。

岡山臨海鉄道　キハ5001形

夕暮れの大元駅で発車を待つキハ5001形。元江若鉄道のキハ12形であった。その独特の流線形に、昭和初期の面影をとどめていた。
（昭和50年撮影）

同和鉱業片上鉄道

（昭和55年撮影）

同和鉱業の社紋を掲げる車庫にたたずむキハ３００形とディーゼル機関車。

鉱山のすぐ横に柵原駅があった。鉱山華やかな頃の思い出。車両は昭和28年製のキハ312形。

最後まで沿線住民の大切な足だったが、平成3年7月、ついに廃止された。

オープンデッキのブルートレイン?

岡山県の瀬戸内に面した片上港と、山間の柵原間33・8㎞を結んでいたのが同和鉱業片上鉄道であった。

終着の柵原にある同和鉱業で産出される鉱石の輸送を主とする鉄道で、DD13形の引く貨物列車が運転されていた。

旅客鉄道は沿線住民サービス程度で、ディーゼルカーがその任にあたっていた。その旅客輸送では、粋な列車が朝夕に運転されていた。同社が保有する客車を機関車が引くもので、客車はブルーのオープンデッキ付きの旅情満点の客車列車で、レールファンたちは「片上名物オープンデッキのブルートレイン」と呼んでいた。ところが運行するものにとってはオープンデッキの客車は甚だ危険ということで、かなり神経を尖らせて運行していたという。

この粋なサービスをしていた鉄道も、鉱山閉山後はいつ廃止になるか? が注目されたが、時はバブル全盛時代とあって、時代村を経営する「江戸村」が沿線に洋風時代村のテーマパークを作る計画をぶち挙げ、鉄道も存続かと思われた。

だが、所詮気まぐれ企業の計画は採算を照らし合わせたところで中止。沿線につかの間の「夢」を与えただけに終わってしまい、鉄道は平成3年(1991)7月についに廃止。まったく罪なことをするものである。

その代わり、地元では「柵原ふれあい鉱山公園」にて片上鉄道の車両を保存して、鉱山の歴史を後世に伝える努力をしている。あのブルートレインも、名車キハ702形(国鉄キハ07形)も動態保存されていると聞く。

これは近々、行かなければなるまい。

筑後平野を快走する旧型車。（昭和59年、春日原付近で撮影）

西鉄の「野武士集団」

西鉄は「西日本鉄道」といわれ、西日本（中国、四国、九州地区）では最大の路線を持つ大手私鉄である。

ご多分に漏れず、この鉄道会社もかつてはプロ野球の球団を持っていた。昔の鉄道会社はよほど景気が良かったとみえて、関西や西日本の大手鉄道会社のほとんどがプロ野球の球団を傘下に持っていたものだ。

「阪急ブレーブス」「南海ホークス」「近鉄バッファローズ」「西鉄ライオンズ」、そして破産倒産した国鉄でさえ「国鉄スワローズ」という球団を持っていたほどであった。

私は子供の頃、「巨人、大鵬、卵焼き」よりも、西鉄ライオンズが大好きだった。豪快なホームランをかっ飛ばした中西太、豊田、大下、榎本、関口など個性的な野手陣と、投手ではなんといっても鉄腕稲尾がスタープレイヤーで、当時は「野武士集団」といわれていた。

彼らが活躍していた昭和30年代の初めに、西鉄に1000系電車が誕生した。

当時流行りの「湘南（しょうなん）」形を世襲したような前面2枚窓だったが、私はどこかいかつい印象を持っていた。そのスタイルは当時の西鉄ライオンズの選手たちを彷彿させていた。

全盛を誇った鉄道会社が保有していたプロ野球球団も、鉄道が衰退してゆくにつれ身売りが相次ぎ、今、当時の鉄道会社の冠を維持しているのは阪神と近鉄だけになってしまった（西武は当時はなかった）。

それだけに、今年（平成13年）は近鉄が頑張ったことだし、来年あたりは阪神にも頑張ってもらわなきゃと思う。

西鉄 1000系

（昭和59年～平成5年撮影）

鉄仮面のよう？　私が全盛時代の西鉄ライオンズの中西太を連想する1000系は、平成13年に引退。

（平成5年、二日市付近で撮影）

旅のつれづれにスナップした写真。半鋼製の電車はすでに全廃されている。

（期日、撮影場所不明）

鹿児島交通
（昭和52年～58年撮影）

終着の枕崎駅で、誰待つことなく停車していたキハ100形は、私の好きな車両だった。
（昭和58年撮影）

南国の空の下で、キハ300形のオレンジ色が映えていた。
（昭和52年撮影）

枕崎駅にて。（昭和58年撮影）

南国の鉄道跡を訪ねて

廃線跡がブームとなり、かくいう私もそのブームの片隅で恩恵に預かっている。

鹿児島県の薩摩半島を走っていた鹿児島交通は、私にとっては最も印象的な廃線跡であり、今も毎年のように現地を訪れている。

最近では鉄道ジャーナル社刊『旅と鉄道』の「廃線跡探訪」取材で今年（平成13年）の春に訪れている。この時は知覧から加世田の路線跡を訪ねた。

まず知覧の特攻隊の記念館を訪れて、戦争の愚かさ、当時の日本の軍国教育に怒りさえ感じた。兵士たちの遺品を見て涙するのは、今をときめく「変人宰相」だけではない。

前置きが長くなったが、その後に白川駅跡を訪れたときのことだ。駅跡を取材していると「駅前」のタバコ屋の主人が出てきて、いろいろ鉄道当時の話を聞かせてくれた。主人は白川駅に勤務していた元駅員さんということで、戦中・戦後の鉄道華やかな時代を語ってくれた。

戦時中は軍用物資を知覧に運ぶ貨物列車が夜中も走っていたことや、兵士との面会に向かう家族の姿も見られたという。時々は若い兵士が列車に乗り合わせていたが、おそらく、その人たちの多くは南海に散っていったのであろう……と主人は表情を曇らせた。

私の廃線跡の旅は、鉄道の歴史もさることながら、鉄道を通じて日本人のそれまでの暮らしと歴史を知ることである。

ブームに左右されることなく、私の廃線跡の旅はこれからもつづくことであろう。

仙台市電
(昭和50年撮影)

杜の都のチンチン電車

仙台駅前の市電。まだ新幹線が来なかった時代の風景。

仙台市電は、大正15年(1926)11月25日、木造の電車により大町1丁目—仙台駅前—荒町間3・3kmで営業を開始したのが始まりである。

最盛期には16kmの路線を保有して、「杜(もり)の都のチンチン電車」と親しまれてきたが、モータリゼーションの波には勝てず、早々にギブアップして昭和51年3月には全線廃止されてしまった。

私が仙台市電を撮影したのは昭和50年(1975)のことだった。廃止1年前のことで、実はこの時は家内同伴の新婚旅行で、東北各地を旅して仙台に立ち寄った際、半日私の「鉄チャン」に付き合ってもらったものだった。

長野電鉄OSカー
(平成 2年撮影)

リンゴ畑を走った通勤電車

ユニークな地方私鉄の通勤電車だったが……。

長野電鉄は沿線風景は良いし、終着駅には素朴な温泉街もあり、私の旅志向にぴったりのローカル私鉄である。今も走っている「りんごっ子電車」(私はそう呼んでいる)の2000系は、特に私のお気に入りの電車である。

長野電鉄にはかつて「OSカー」という電車が走っていた。昭和41年(1966)に投入された20m4扉の大型車で、OSとは(Officer & Student)の略で、地方鉄道には珍しい通勤電車だった。この0系は少し「下膨れ」で、リンゴを彷彿させる赤い塗装が印象的なスタイルだった。

だが、地方鉄道に20mの大型車はやや持てあまし気味で、次第に運用が少なくなり、その特徴が生かされないままに廃車された。

リニアモーターカー営業路線第１号だった。（横浜博覧会で撮影）

もうひとつのリニアモーターカー

リニアモーターカーといえば、山梨で実験中の超高速車両が知られているが、もうひとつのリニアモーターカーが民間で開発されている。

「HSST（High Speed Surface Transport）」といわれる方式で、日本航空により空港と都市間のアクセスとして開発され、当初は「JAL HSST」と呼ばれていた。

昭和59年（1984）に製造されたHSST－03はつくば科学博覧会で展示公開後、カナダのバンクーバーで開かれた交通博覧会に出展された。私はバンクーバーで、このHSSTにテレビのレポートで試乗をしている。

平成元年（1989）の横浜博覧会では、2両連結のHSST5号機が日本で初めて515mの営業路線を時速45kmで走った。意外と知られていないが、これがリニアモーターカーの営業路線第1号だった。

名古屋市営地下鉄

（撮影年月日不明）

大名古屋を走る黄色い電車

昭和30年代の100系の雰囲気を残す名古屋地下鉄の300系。

名古屋という町は、北陸の田舎で育った私にとって、初めての「大都会」だった。

最初に名古屋を訪れたのは中学校3年のときだったから、昭和30年代初頭の頃であった。循環準急で国鉄名古屋駅へ着き、そこで生まれて初めて地下鉄に乗った。

当時の名古屋地下鉄は東山線が開通したばかりで、確かな記憶ではないが、名古屋から千種あたりまでしか開通していなかったと思う。「夏涼しく、冬温かい……」というのがキャッチフレーズで、実際、夏休みに乗ったときには涼しかった思い出がある。車内も駅構内もガランとしていて、乗客が少なかったことが印象に残っている。当然、電車は冷房付きではなかった。

水島臨海鉄道

（昭和56年撮影）

国鉄旧型気動車が走る

ローカルムードの駅にキハ20形は良く似合う。

高度経済成長期には工業地帯と港やターミナルを結んでいた「臨海鉄道」も、近年はその使命を終え、次々と姿を消している。そんななかで、岡山県の倉敷市―三菱自工前間16・5kmを結ぶ水島臨海鉄道はまだまだ健在である。

この鉄道にはキハ20形が国鉄から昭和60年代後半に転入して、国鉄旧型気動車の第二の働き場所になっている。ローカル線ながら列車本数も多く、車両の手入れも良く、また車内も国鉄当時の面影を色濃く残していて、乗っても楽しい路線である。

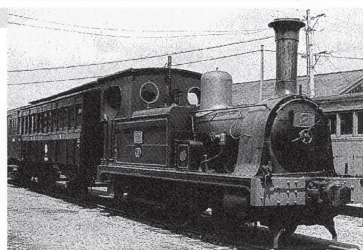
このように活気に満ちた臨海鉄道であるが、近年、ここにも新製車両MRT300形が新規投入され、そろそろキハ20形も危ないのでは……？　と思われるようになった。

80系電車「湘南」形

スティーブンソンの蒸気機関車（イギリス）

鉄道年表

※年表収録の項目は、すべて著者の私見に従い選択した。

文政8年（1825）＊世界初の鉄道ストック&ダーリントン鉄道開業。
明治5年（1872）日本初の鉄道が新橋―横浜間に開通。
明治45年（1912）横川―軽井沢間の碓氷峠の電化完成。
昭和2年（1927）日本初の地下鉄が上野―浅草間に開通。
昭和4年（1929）日本初の愛称名が列車に付けられ「富士」「櫻」走る。
昭和9年（1934）丹那トンネル開通。東海道線は熱海経由に。
昭和11年（1936）名機D51形誕生。
昭和17年（1942）関門トンネル開通。
昭和20年（1945）＊第二次大戦終結。日本敗戦。
昭和24年（1949）80系電車「湘南」形登場。
昭和29年（1954）大型台風により青函連絡船「洞爺丸」遭難。
昭和32年（1957）小田急3000系SE車誕生。第1回ブルーリボン賞受賞。
通勤電車101系運転開始。
昭和33年（1958）＊ヨーロッパでTEE（ヨーロッパ国際急行）運転開始。
ブルートレイン第1号「あさかぜ」登場、また東京―神戸間に特急「こだま」走り、東京―大阪間6時間50分運転。
昭和35年（1960）東北本線にキハ80系「はつかり」運転開始。
昭和36年（1961）名鉄パノラマカー7000系登場。
昭和37年（1962）ディーゼル機関車DD51形誕生。
昭和39年（1964）東海道新幹線開業。世界一の高速列車が登場。「ひかり」東京―新大阪間4時間運転。

京成「スカイライナー」

新幹線０系の試作電車（国鉄広報写真）

昭和40年（1965） 東京モノレール開業。
北陸本線富山まで電化完成、481系電車で特急「雷鳥」「しらさぎ」運転開始。
みどりの窓口設置される。

昭和43年（1968） 国鉄ローカル線の廃止が勧告される。

昭和45年（1970） 全国新幹線鉄道整備法公布。新幹線計画が進められる。

昭和47年（1972） 鉄道100年。梅小路蒸気機関車館オープン。
*第11回冬季オリンピック札幌大会開催。

昭和48年（1973） 北陸トンネル内で急行「きたぐに」の食堂車から出火。死者30人の大惨事。
越美北線無煙化、老練8620形同線から引退。

昭和49年（1974） スト権ストなど混乱。陸羽東線、七尾線からSL廃止。
名古屋市電全廃。
*巨人軍の長嶋茂雄選手引退。

昭和50年（1975） 国鉄から蒸気機関車全廃。
新幹線博多開業。
米原地区のDD50形引退。
*ベトナム戦争終結。南ベトナム、アメリカ軍敗退。

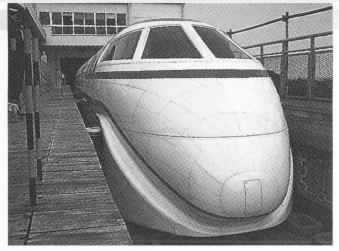
昭和51年（1976） 名鉄瀬戸線東大手－堀川間廃止。

昭和52年（1977） 国鉄浮上式鉄道宮崎実験線で運転開始。
京都市電全廃。

昭和53年（1978） 新東京国際空港開業で京成「スカイライナー」運転開始。

昭和54年（1979） 山口線にC57形が保存復活運転開始。
*NECがPC－8801を発売。パソコンブームの先陣を切る。
*ソニー「ウォークマン」発売。

昭和天皇崩御を伝える新聞

トンネル開業に伴い廃止された青函連絡船

リニアモーターカーMLU―001

昭和55年（1980）　東急東横線から5000系「青ガエル」引退。
*山口百恵が三浦友和と婚約、芸能界を引退。
昭和56年（1981）　*フランスのTGV、パリ―リヨン間で開業。最高時速260kmで世界一の列車に。
1990年、時速515・3kmの速度世界記録樹立。
昭和57年（1982）　東北、上越新幹線開業。
昭和58年（1983）　日本初の第三セクター鉄道「三陸鉄道」開業。
赤字ローカル線廃止第1号、白糠線が10月廃止。
昭和60年（1985）　東海道、山陽新幹線に100系2階建て電車デビュー。
*ドイツのICE試作車が国内最高時速317km樹立。
*日航ジャンボ機御巣鷹山へ墜落、512人死亡、4人生還。
昭和61年（1986）　上諏訪駅のホームに露天風呂登場。駅の温泉が次々誕生。
宮崎実験線のMLU―001が無人で時速352kmを樹立。
山陰本線餘部鉄橋から和風客車「みやび」転落、死者6名。
「ひかり」時速220kmにスピードアップ。東京―新大阪間2時間56分。
昭和62年（1987）　国鉄解体、分割民営化でJRとなる。
昭和63年（1988）　青函トンネル開業。瀬戸大橋開業。海峡を渡る鉄道が開通。
上野―札幌間に特急「北斗星」運転開始。
フジテレビ、JR東日本の招聘によりヨーロッパから「オリエント急行」が来日。
日本国内を走行。
平成元年（1989）　*昭和天皇逝去により昭和から平成に年号が変わる。
*フランスのTGVが大西洋線で時速300km走行を開始。
常磐線に「スーパーひたち」651系運転開始。
平成2年（1990）　私鉄ニュー特急続々登場。東武スペーシア、近鉄「さくらライナー」、京成

新幹線700系

島秀雄元技師（左）と著者

「ニュースカイライナー」など。

平成3年（1991）
大阪—札幌間に豪華寝台特急「トワイライトエクスプレス」運転開始。
東北・上越新幹線東京駅乗り入れ。
*ドイツの超高速列車ICEがハンブルク—ミュンヘン間に開業。

平成4年（1992）
成田空港線開業とともに「成田エクスプレス」運転開始。
東海道新幹線に300系「のぞみ」登場。最高時速270km。
東京—新大阪間は2時間30分に短縮。試乗列車に新幹線生みの親島秀雄元技師乗る。
JR九州に17年ぶりに787系「つばめ」復活。
福島—山形間に山形新幹線開業。新幹線仕様電車が改軌された在来線を走る（ミニ新幹線）。

平成6年（1994）
JR北海道に「スーパー北斗」キハ281系振り子式気動車登場。
関西空港開業でJR「はるか」、南海「ラピート」運転開始。

平成7年（1995）
阪神大震災発生、神戸地区で鉄道寸断の被害発生。

平成9年（1997）
北陸新幹線が長野まで開業。
横川—軽井沢間の碓氷峠の鉄道廃止。
JR西日本が新幹線500系の運転開始。最高時速300kmはフランスのTGVと並んで世界一の列車になる。
秋田新幹線開業、特急「こまち」走る。

平成10年（1998）
東京—熊本間の寝台特急「みずほ」が12月3日で廃止。

平成11年（1999）
700系「のぞみ」登場。

平成12年（2000）
東海道新幹線から0系電車引退。

平成13年（2001）
東海道、山陽新幹線に新ドクターイエロー登場。最新のIT技術を搭載。
*ニューヨークで航空機を使った同時多発テロ発生。

あとがき

『懐かしい鉄道１００選Ｉ』を刊行したとき、親しいレールファンのひとりに「これ南さんの自叙伝で集大成の本ですか?」といわれた。とんでもない、私はまだまだ現役で、「集大成」など出す歳ではないと思っている。

この出版の話を淡交社さんからいただいたとき、私は躊躇した。まだ時期早々と思ったのである。ところがその思いを引きずったまま、仕事場の資料や膨大なフィルムの数々を見ているうちに、集大成の「第一陣」としてまとめてもいいのでは……? という気になってきた。

そしてふと我が身を振り返ると、すでに50歳も半ばを過ぎていることに気がついた。昔なら人生五十年、すでに定年を迎えている年である。

それでも昭和40年代、50年代は私にとってはつい最近のことであり、その頃撮りつづけた鉄道写真が貴重な資料などとは思ってもみなかった。これは自分自身では気がつかなかったことである。「いつまでも若い」という気持ちがそう思わせていたのであろう。

編集担当の中谷君が「ワ! このＥＦ58形いいですねぇ。あっ、特急『ひばり』だ」なんてフィルムを見てあどけなく喜ぶ姿に、その気になっ

たということもある。若い若いと思っていたが、中谷君たちの世代が生まれた時代がちょうど昭和40年代だったのだ。これから社会の中心になってゆく世代の人たちの郷愁を呼び興すためにも、出版を決意した次第なのである。

この本を編集している頃、勁文社から私の鉄道の復刻本が3冊出版された。昭和50年に出した「ケイブンシャの大百科シリーズ」であった。同シリーズは私の鉄道写真家としての最初の本である。この本は当時の鉄道少年たちの鉄道趣味を高揚した本といわれている。当時、それを書店で見つけ手に取った少年たちは、おそらく今は30歳も半ばを過ぎている年代であろう。

やっぱり私は（ちょっとばかり）歳を取ったのだなぁ……とつくづく思った。と同時に、人生の折り返しにあたり、これからもせいぜい鉄道の旅、それも少しわがままなこだわりの旅をつづけたいと思うのである。

南　正時

２００１年　師走

南　正時 みなみまさとき

鉄道写真家・紀行作家。
昭和21年（1946）福井県武生市生まれ。アニメーション製作会社勤務後、昭和45年よりフリーの写真家として内外の鉄道取材を始め、現在までに鉄道、旅関係著書は50冊を超える。著作のほか新聞・雑誌連載、ラジオ・テレビなどで旅番組の出演、監修も多い。近著に『蒸気機関車100選』『欧州名列車の旅』『懐かしの鉄道100選Ｉ』（淡交社）、『オジさんの玉手箱』（桜桃書房）など。
旅行記者クラブ、旅行作家の会会員。

URL http://homepage2.nifty.com/masatoki/
E-mail: minami.masatoki@nifty.ne.jp

昭和40年代～　懐かしの鉄道100選Ⅱ

平成14年1月30日　初版発行

著　者　南　正時
発行者　納屋嘉人
発行所　株式会社淡交社
本社　京都市北区堀川通鞍馬口上ル
営業　TEL 075(432)5151
編集　TEL 075(432)5161
支社　東京都新宿区市谷柳町39－1
営業　TEL 03(5269)7941
編集　TEL 03(5269)1691
http://tankosha.topica.ne.jp/
装幀・レイアウト　アドバ・クリエィション
印刷・製本　株式会社 耕文社

ISBN 4-473-01867-9

東海道新幹線 0系

淡交社